HISTOIRE DE L'AVIATION

# AÉRO JOURNAL

N°11
BIMESTRIEL
FÉV. – MARS 00

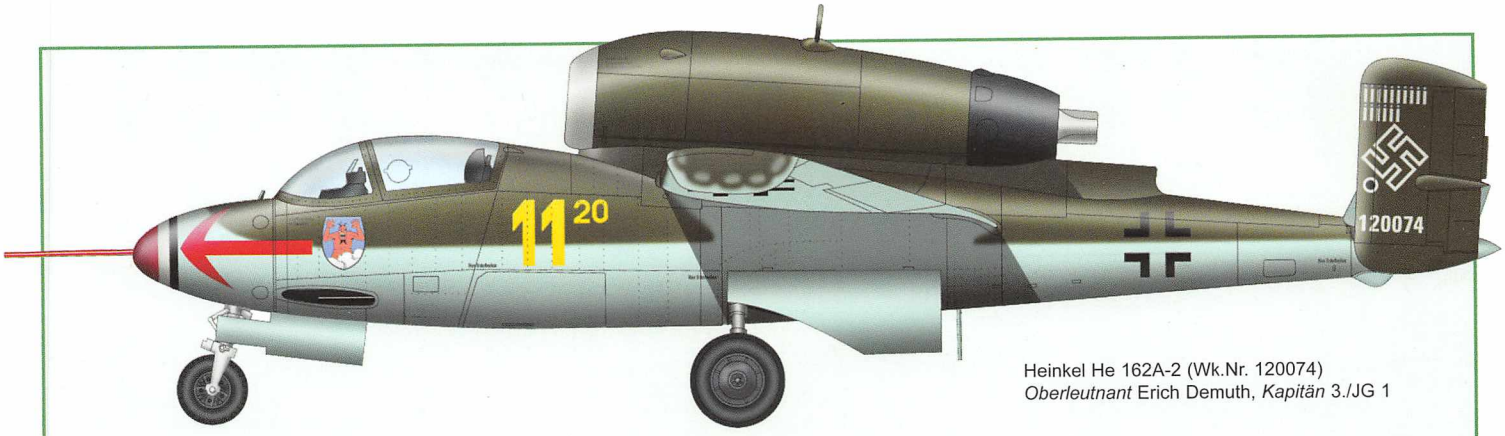
## TOUT SAUF POPULAIRE !

## LA LÉGION AZUL

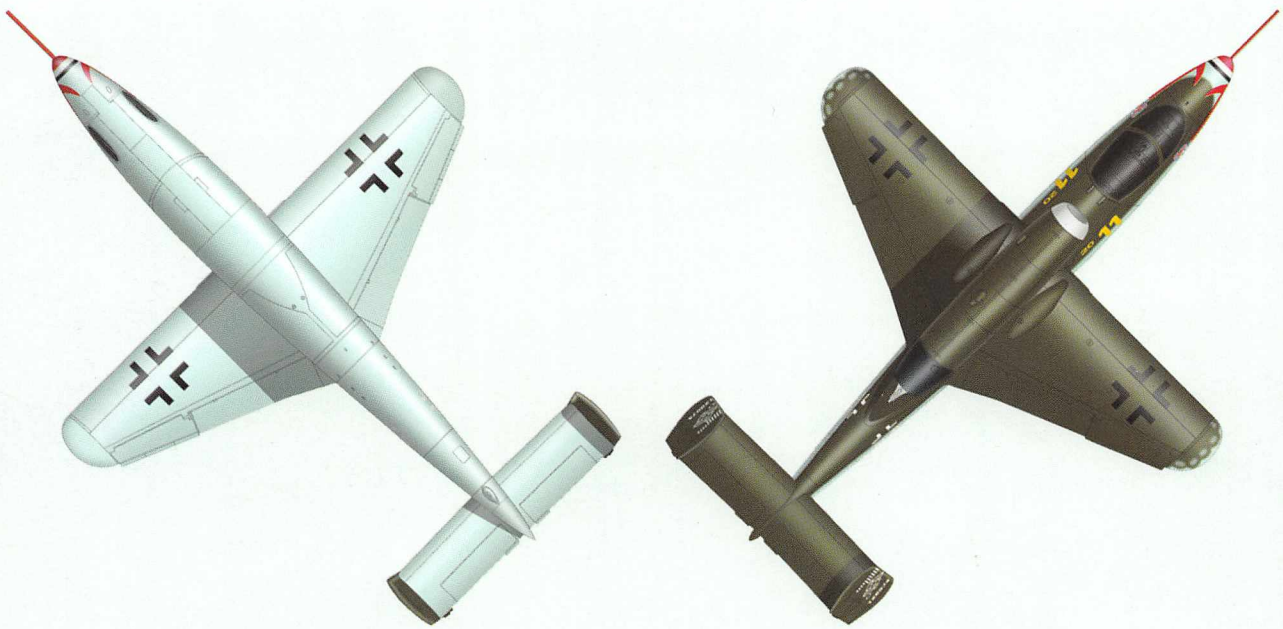
## LE DAUNTLESS CHEZ LES KIWIS

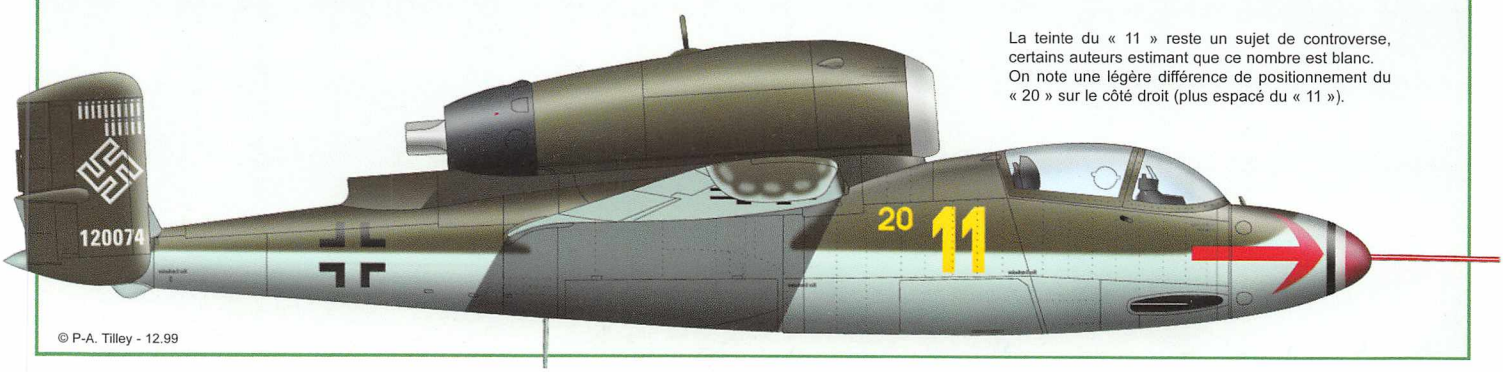
# Russie : Le désastre de 1941

M 4873 - 11 - 39,00 F - RD




Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120074)
*Oberleutnant* Erich Demuth, *Kapitän* 3./JG 1






La teinte du « 11 » reste un sujet de controverse, certains auteurs estimant que ce nombre est blanc. On note une légère différence de positionnement du « 20 » sur le côté droit (plus espacé du « 11 »).

© P-A. Tilley - 12.99

## NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

### Un vent de panique

**La première vague toucha la région parisienne. Personne ne s'attendait à un assaut d'une telle violence ni d'une telle soudaineté. Les dégâts furent considérables et l'affolement commença à gagner les Parisiens.**
**La date avait été particulièrement bien choisie : le 26 décembre. Mieux encore que lors de la guerre du Kippour, car ce lendemain de réveillon tombait un dimanche. La surprise fut donc totale.**
**La seconde vague frappa les régions du Centre le lendemain. Elle fut encore plus dévastatrice. Les arbres déracinés coupèrent les voies de communication et arrachèrent les fils du téléphone. Les lignes à haute tension subirent de nombreux dégâts. Des millions de personnes furent brutalement plongées dans le noir et totalement isolées de l'extérieur. La France qui s'apprêtait à célébrer le passage au troisième millénaire fit un bond de cent ans en arrière. Le pays était paralysé.**
**Ce scénario catastrophe a bien eu lieu. Il ne fut pas consécutif à une attaque des Soviétiques, mais plus simplement au passage d'une tempête...**
**Alors, rétrospectivement, on ne peut que frémir à l'idée que quelque schizophrène qui régnait autrefois au Kremlin n'ait décidé d'entraîner le reste du monde dans la chute inéluctable de son régime. Étions-nous mieux préparés en 1986 qu'en 1999 ? Le serons-nous davantage en 2005 pour faire face à une menace dont personne ne sait exactement aujourd'hui d'où elle viendra ?**
**Force est de constater que notre force de dissuasion, avec nos Mirage IV modèles 62 modifiés 80, a été efficace. La preuve : la France n'a pas été attaquée depuis 60 ans !**
**Mais demain ?**
**Je finirai cet éditorial par une note plus souriante en vous racontant une petite histoire. La scène se passe au GQG des forces soviétiques. Le général chef d'état-major, courbé sous le poids des médailles qui constellent sa poitrine, s'adresse, l'air grave, à ses généraux.**
**– Messieurs, demain matin, nous attaquons les États-Unis.**
**Une main se lève, au fond de la salle.**
**– Et l'après-midi, qu'est-ce qu'on fait ?**

**C-J.E.**


AÉRO-JOURNAL N° 11 – Février - mars 2000

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 1er trimestre 2000
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Adresse du siège social :
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aerojournal@infonie.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.



Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.


# SOMMAIRE


## 4 Tout sauf populaire !

Copié sur les *Volksturm*, le programme du « chasseur populaire » avait été imaginé par un ordre nazi aux abois. Or, le Heinkel 162 qui en découla n'était pas un avion à mettre en toutes les mains.
Le point complet sur ses victoires et pertes au combat, prétendues ou réelles.

## 20 SBD chez les Kiwis

Surentraînés par les Américains, les pilotes de SBD Dauntless néo-zélandais passeront finalement beaucoup plus de temps à l'instruction qu'en opérations. Leur histoire montre bien que plus la formation est poussée, meilleur est le rendement.

## 24 Désastre en Russie

Le 22 juin 1941, l'Allemagne déclenche son offensive à l'est, prenant l'Union Soviétique par surprise. En quelques semaines, des milliers d'avions frappés de l'étoile rouge sont détruits. L'issue de la guerre ne fait aucun doute. Et pourtant...

## 38 Les as de l'aviation : Muhammad Alam

Le 7 septembre 1965, le *Squadron-Leader* Muhamman Alam est crédité de cinq victoires sûres, dont quatre en 30 secondes. L'historien Guy Alcala démontre que rien n'est moins sûr et que la propagande pakistanaise a probablement forgé sa personnalité emblématique.

## 42 La légion *Azul*

Coup de main plutôt symbolique de Franco à son ami Hitler, l'Espagne envoie plusieurs contingents se battre aux côtés de la Luftwaffe sur le front Est.

## 50 Au service de l'ennemi : les chasseurs de la RAF

Les avions britanniques capturés et remis en service au sein de la Luftwaffe ont connu moins de publicité que les avions américains. Un catalogue.

## 60 La chasse française (11) : le GC II/3

Engagé tardivement en mai 1940 du fait de sa transformation sur D.520, le II/3 n'en présente pas moins un bilan plutôt positif. Il se bat ensuite en Syrie, puis, après les débarquements en Afrique du Nord, il devient le premier groupe français équipé en P-47.


**En couverture : le *Hauptmann* Dieter Hrabak, *Kommandeur* du II./JG 54 (en train de descendre de l'habitacle) et l'*Oberleutnant* Hans Philipp, *Kapitän* de la 4./JG 54 visitent un MiG-3 sur le terrain d'Ostrov, probablement le même appareil que celui présenté en page 31.**

# Ein Reich ein Volk ein Jäger !

Jean-Claude Mermet

***CRÉER UN CHASSEUR populaire pour le confier à des pilotes ne possédant aucune expérience, telle fut l'une des dernières idées hallucinantes d'un ordre nazi aux abois. Or, le Heinkel 162, qui résulta du programme* Volksjäger*, était tout sauf un avion à confier à des débutants. Par chance pour des centaines d'adolescents, la guerre cessa avant l'aboutissement de ce projet fou.***

Outre sa configuration unique, qui ne le fait ressembler à aucun autre chasseur à réaction mis en service avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, le Heinkel He 162 *Spatz* (moineau) détient le record absolu de la plus courte gestation : du jour de l'adoption du projet définitif au premier vol du prototype, il ne s'écoula que soixante-cinq jours !

## LE PROJET *VOLKSJÄGER*

Le 10 septembre 1944 [1], le *Reichsluftfahrtministerium*, par l'intermédiaire de la *Techniches Amt* et du *Jägerstab* (sous la férule du ministre de l'Armement, Albert Speer et de l'inspecteur général de la Luftwaffe, Erhard Milch), lança un programme de chasseur à réaction simple à piloter, utilisant des matériaux non stratégiques, propulsé par un seul réacteur du type BMW 003 et, surtout, facile à produire en très grande quantité. Ce projet était le résultat des cogitations du général Keller (chef du NSFK, corps aérien du parti national-socialiste), qui, pour lutter contre la supériorité aérienne des Alliés, prônait l'utilisation d'un « chasseur populaire » (*Volksjäger*), qui pourrait être piloté par n'importe qui et pourrait également être construit par des fabricants non spécialistes en aéronautique.

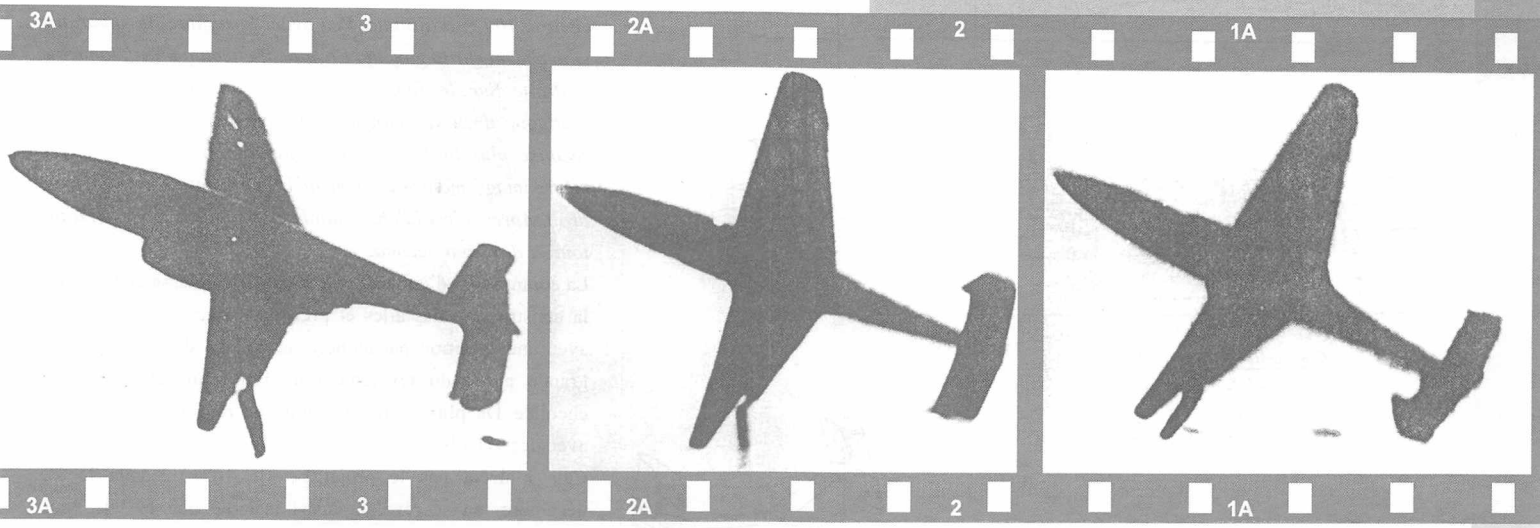
Les firmes Arado, Blohm+Voß, Focke-Wulf et Heinkel, contactées à ce sujet, devaient présenter leur projet pour le 15 septembre, soit... cinq jours plus tard ! Messerschmitt avait déjà décliné l'offre, estimant – tout comme le général Galland – que cela disperserait trop la production au détriment du Me 262.

« *Le Me 262 est une réalité, le* Volksjäger *un souhait et je ne comprends pas le besoin de développer un avion supplémentaire alors que nous possédons déjà une machine supérieure. Notre supériorité en matière de réaction ne durera pas. L'ennemi a prouvé qu'il est capable de nous submerger grâce à des ressources importantes. Il a déjà fait voler depuis longtemps des avions à réaction et ils entreront en service au printemps. Nous devons aussi compter avec la possibilité qu'il peut nous combattre avec des avions à réaction dès cet hiver et que ceux-ci pourraient être supérieurs au Me 262* ». Telle était la teneur d'un mémoire de Willy Messerschmitt en jugement du programme du « chasseur populaire », affirmant par ailleurs que le Me 262 « *devait être la colonne vertébrale de la défense aérienne de la Luftwaffe dans les batailles décisives du printemps 1945* ». En fait, les firmes contactées devaient peu ou prou créer leur projet de toutes pièces, car, à part Arado, elles travaillaient déjà sur différents projets qu'elles allaient adapter au programme *Volksjäger*. Blohm+Voß, par exemple, planchait depuis un certain temps sur un projet de *Kleinstjäger* [2], le BV P 210, muni d'une aile basse en flèche à 30° et à corde constante. Les empennages vertical et horizontal étaient triangulaires. Cet appareil possédait une structure principale en acier, constituée d'un tube servant de manche à air pour le réacteur, ceinturée à son extrémité arrière par un caisson vertical servant de cloison postérieure à l'habitacle, en même temps que de réservoir de carburant. Sur la partie supérieure et postérieure de ce caisson, le fuselage de forme tubulaire y était soudé, formant ainsi un assemblage à deux coudes à angle droit. Sur le BV P 211, présenté pour le programme *Volksjäger*, c'est la partie arrière de cette structure qui

[1] Ou le 8 septembre, selon certaines sources.

[2] C'est-à-dire, « chasseur minimal ».

Préparation du Wk.Nr. 120076 (ex-« 4 jaune») pour son dernier vol, à Brize Norton (Grande-Bretagne), le 2 août 1945. Cet appareil est actuellement le « 4 jaune » exposé au musée de Rockliffe, au Canada.



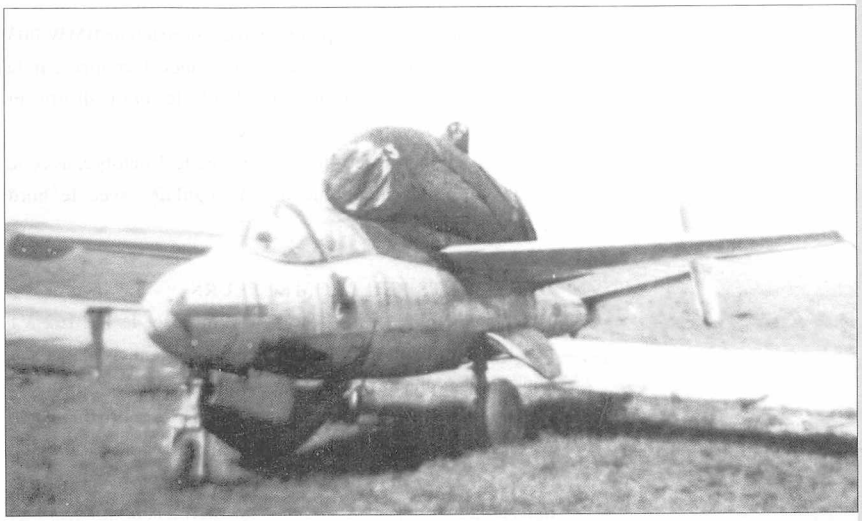

Trois vues extraites du film montrant l'accident survenu au prototype V1, le 10 décembre 1944.
À droite, le bord d'attaque droit se détache et des morceaux heurtent la dérive. L'aileron droit sort de son logement.
Au centre, le bord d'attaque droit a été complètement arraché, l'aileron ne tient plus que par une charnière. L'avion vole à 700 km/h à environ 100 mètres du sol.
À gauche, l'avion bascule sur le dos. Le saumon d'aile droit et une bonne partie de la dérive sont absents.
À partir de cette image, l'appareil part en une succession de tonneaux rapides avant de percuter le sol.

supportait les emplantures d'ailes, devenues hautes, et servait également de réservoir de carburant, en complément de ceux des ailes. La voilure, avec l'empennage et le revêtement, était en bois à hauteur de 23 % des matériaux utilisés, l'acier entrant pour 58 %, le dural pour 13 % et des matériaux divers pour 6 % de la construction. Tous les éléments du planeur étaient désormais dépourvus de flèche.
Ce fut le P 211 qui retint l'attention des autorités, auxquelles tous les projets furent présentés le 15 septembre. Sur réclamation de Heinkel, pour « *bases de calcul différentes sur le poids et les performances, mettant le projet Heinkel en position défavorable* », une nouvelle réunion se tint le 19 septembre [3]. Les calculs refaits sur les mêmes bases, ce fut encore le P 211 qui recueillit les suffrages, mais devant la « *mauvaise ambiance de la réunion* », aucun choix définitif ne fut arrêté.
Le 23 septembre, le général Lucht, chef technique pour l'Aviation, rendit visite à Heinkel sur invitation et put ainsi inspecter une maquette hâtivement et sommairement aménagée : le He P 1073 « simplifié », qui répondait partiellement au programme *Volksjäger*. Ce fut le « *capital d'études déjà effectuées et l'avis favorable de l'AVA* [4] » qui décida Lucht à téléphoner le jour-même au GQG de Hitler.
D'emblée, Heinkel remporta le concours au grand dam des autres constructeurs, qui s'inclinèrent devant l'appui personnel de Hitler, relayé par Göring, enthousiasmé par le programme du « chasseur populaire ». Dans l'heure qui suivit, les travaux d'élaboration commencèrent sur le futur He 162, l'Arado E 580 étant retenu comme remplaçant éventuel. Le projet Blohm+Voß fut purement rejeté au profit de l'étude d'un nouvel avion de reconnaissance à réaction, le futur BV P 212, qui allait reprendre la structure du P 211, appareil « *jugé plus difficile à produire que le projet Heinkel* ».

**FILIATION DU He 162**

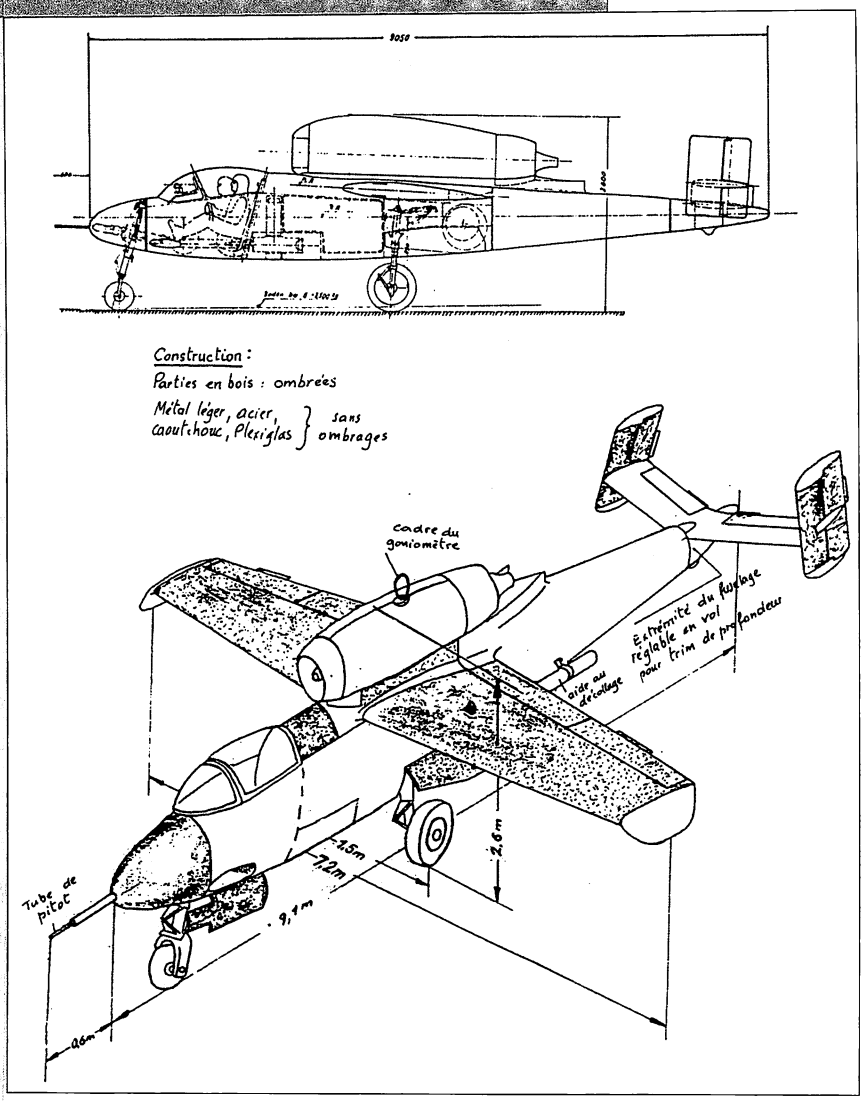
Le projet P 1073 d'origine fut lancé sur l'initiative « personnelle » de Siegfried Günter, ingénieur chef de projet chez Heinkel, le 6 juillet 1944, sous le timbre 105/44, en vue de la conception d'un nouvel avion de chasse à réaction. Cet appareil « *se devait d'être supérieur au Me 262* » et possédait pour cela un fuselage très profilé, une aile médiane en flèche à 35°, un empennage papillon et deux réacteurs.
Ces réacteurs pouvaient être des Heinkel HeS 011, pour la version He 500A, ou des Junkers Jumo 004C, pour la version He 500B, désignations souhaitées par Ernst Heinkel lui-même.
En réalité, ce 6 juillet, ce furent trois configurations différentes qui furent proposées :
– P 1073/1 : aile médiane en flèche positive à 35°, empennage papillon en flèche, deux réacteurs HeS 011 ou Jumo 004, l'un sur l'autre sous le fuselage, armé d'un MG 151/20 et de deux MK 108 de 30 mm et train tricycle;
– P 1073/2 : aile médiane en flèche négative à 29°, empennage classique en croix et en flèche, deux réacteurs HeS 011 fixés sur le fuselage, sous l'emplanture des ailes, train tricycle, armement de deux MG 151/20;
– P 1073/3 : identique au P 1073/1, sauf pour l'emplacement des réacteurs, côte à côte sur le fuselage.
Du 10 juillet au 18 septembre, les projets P 1073/4, 6, 8, 9, 12, tous biréacteurs, variaient en détails, sauf le P 1073/8, prévu avec une aile droite de 18 m d'envergure à fort allongement. La longueur variait de 9 à 10,40 m selon le modèle.
Dès le 22 juillet 1944, la possibilité de concevoir un

Le « 1 blanc » (Wk.Nr. 120013) du *Leutnant* Rudolf Schmitt, à bord duquel il accrocha un Typhoon, le 4 mai 1945.
Cet appareil est l'un des trois He 162 capturés à Leck, porteurs d'une croix de fuselage pleine noire, soulignée en blanc, et de dérives camouflées, les deux autres étant les Wk.Nr. 120017 (« 6 jaune ») et 120028 (« 3 blanc »).



[3] Il a aussi été dit que Junkers avait été convié à cette réunion, mais, apparemment, il n'existe aucun projet de *Volksjäger* chez Junkers. Notons toutefois que rien n'est connu des projets EF 123 et 124.

[4] *Aerodynamische Versuchsanstalt*, ou institut de recherches aérodynamiques.




Planches extraites du manuel d'instruction du Heinkel 8-162. Les termes en allemand ont été traduits par l'auteur.

monoréacteur fut entrevue avec le projet P 1073/5, sur lequel le réacteur était ventral, mais cette idée fut rejetée à cause de la vulnérabilité du réacteur au décollage, due à l'ingestion de corps étrangers.

Les projets P 1073/7 (03.08.44), 10 et 11 (05.08.44), 14 (19.08.44) et 19 (23.09.44) étaient identiques, à quelques détails près : monomoteurs avec un réacteur He S 011 sur le dos; aile en flèche à 35° et empennage en « V ». Le projet P 1073/13 était semblable au 5, mais avec un empennage papillon (19.08.44).

Le premier modèle qui annonçait le futur He 162 fut le P 1073/15, proposé le 8 septembre avec un réacteur BMW 003 et correspondant exactement à la demande formulée par le RLM... deux jours plus tard ! L'aile était droite et trapézoïdale, l'empennage bidérive.

La définition du projet fut enfin arrêtée le 3 octobre, avec le P 1073/20, présentant une aile triangulaire avec le bord d'attaque droit.

## DES DÉBUTS PEU PROMETTEURS

Les plans furent terminés le 5 novembre et le He 162 V1 effectua son premier vol le 6 décembre à Vienne-Schwechat. Quatre jours plus tard, il s'écrasait au sol, tuant son pilote, le *Flugkapitän* Gotthold Peter, devant un parterre d'officiels du parti nazi. Le compte rendu de l'accident révèle : « *L'avion piquait avec un angle de 10°, à environ 700 km/h (vitesse déterminée d'après la cadence de défilement du film) et environ 100 m d'altitude. Peu avant la rupture, il embarqua violemment sur la gauche. Ensuite, il effectua un vif tonneau à droite. Sur le film de la chute, on aperçoit le bord d'attaque droit se détacher. Sur l'image suivante, 1/24e de seconde plus tard, le bord d'attaque entier est absent. La même image montre également la perte totale de l'aileron droit. Après, c'est la chute fatale en tonneaux, à raison d'un tour et demi par seconde* ».

La commission d'enquête conclut à une faiblesse générale de la construction des ailes et préconisa divers renforcements avec une attention particulière au collage du bois, car une grande partie du revêtement de l'aile fut retrouvée non encollée. De plus, il fut demandé de renforcer le rivetage avec des vis à bois [5].

Cela n'arrêta pas le projet. Le He 162 V2 vola le 22 décembre, en se révélant aussi instable que le V1. Pour pallier ce défaut, le Dr. Lippisch suggéra de monter, comme saumons, des « oreilles » à dièdre négatif à 45° par rapport au plan de référence de l'aile [6].

Les He 162 V3 et V3 (devenus M3 et M4) reçurent la nouvelle aile renforcée et modifiée. Le M4 atteignit 700 km/h le 13 janvier 1945, puis 800 km/h le 22 février. Le M3 reçut des empennages verticaux agrandis et parvint à atteindre 880 km/h. Sur les avions de série, il sera quand même assez rare de pouvoir atteindre la vitesse maximale supposée de 840 km/h... la vitesse maximale réelle tournant aux alentours des 725 km/h, ce qui sera confirmé par les essais effectués en Angleterre après la guerre.

Le général Kammhuber, « plénipotentiaire de Göring pour les avions à réaction », jugea même le He 162 « *inapte au combat* » et Willy Messerschmitt le considérait seulement comme un pis-aller, spécialement avec le réacteur BMW 003, estimant que tout nouvel avion à réaction devait être conçu autour du HeS 011.

## LES LIVRAISONS COMMENCENT

Quoi qu'il en fut de ces considérations, le premier He 162 (version A-2, Wk.Nr. 120001) fut livré par Heinkel-Rostock à la mi-janvier 1945, suivi une semaine plus tard par le premier exemplaire de Heinkel-Hinterbrühl (version A-2, M 18, Wk.Nr. 220001, VI+IK). Junkers-Bernburg livra son premier avion à Vienne, le 26 février (Wk.Nr. 300001) [7].

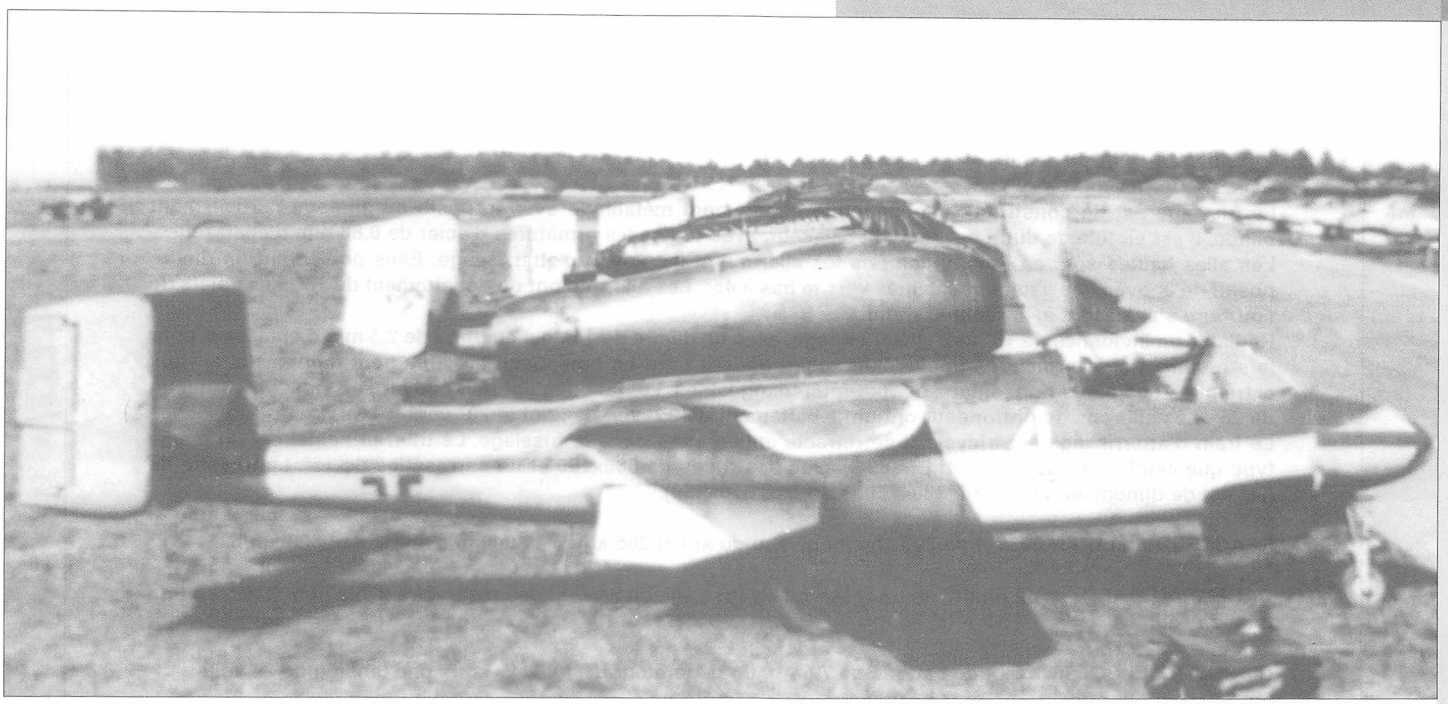
Au fil de la lecture de différents documents, on trouve des livraisons à la *Flieger Technische Schule* (école technique des pilotes) de Parchim et à celle de Bayreuth (Neuenmarkt), le 14 février 1945.

Seize machines furent livrées au *Technische Luftrüstung* (équipement aéronautique technique) le 27 février, une nouvelle à Neuenmarkt le 14 mars, suivie par une autre encore le 26. Le lendemain, ce fut la *Flugüberführungsgeschwader*

[5] D'après *Musterprüfkommission 8-162 (Festigkeit und Konstruktion), Wien-Fichtegasse 20. Dez. 1944* sur microfilm IWM He/162/Fra/12.20.44 en date du 17.07.46; c'est-à-dire, « Commission de contrôle du modèle 8-162, stabilité et conception ».

[6] D'après un spécialiste allemand, le nom de *Salamander*, souvent attribué au He 162, ne serait que le nom de code donné à l'aile à « oreilles » du Pr. Lippisch.

[7] Les prototypes produits à Vienne-Schwechat reçurent des numéros d'usine dans la tranche 200000, les avions de Rostock dans la tranche 120000, ceux de Hinterbrühl-Languste dans la tranche 220000, ceux de Junkers dans la tranche 300000 et enfin, ceux des Mittelwerke dans la tranche 310000.



Leck, le 5 ou 6 mai 1945. Le cessez-le-feu a été proclamé pour la *Luftflotte Mitte* dès le 5 et ordre a été donné à la JG 1 de livrer ses avions intacts. Ils sont donc alignés en bord de piste, comme pour une parade. Au premier plan, le « 4 blanc » (Wk.Nr. 120067), dont on trouvera d'autres photos dans cet article.
Derrière lui, selon toute vraisemblance, le « 20 blanc » (Wk.Nr. 120095), puis le « 7 rouge », un A-1, avec sa peinture caractéristique des usines Junkers.

(escadre de convoyage) qui reçut un He 162 et, le 30 mars, le *Kommandeur der Erprobungsstellen* (commandant des centres d'essais) se vit affecter un *Spatz*.

Les 30 et 31 mars, ce furent respectivement six et sept He 162 qui furent affectés au III./JG 1, ainsi que deux exemplaires au *Stab*/JG 1, ce même 31 mars. Le I./JG 1 reçut à son tour deux He 162A-2 le 6 avril, suivis par un nouvel exemplaire au *Geschwaderstab* le 10. Enfin, le 11 avril, le I./JG 1 eut sa dotation complète.

Nous ne connaissons pas la provenance de ces avions, mais, pour la suite des livraisons, il faut savoir que le 18 avril au plus tard, les usines Junkers de Bernburg et Staßfurt (Tathun) furent occupées par les Américains. Les Mittelwerke avaient déjà subi le même sort le 11. Cela explique le peu d'avions livrés par ces usines.

Le 25 avril 1945, les forces américaines et soviétiques, en effectuant leur jonction à Torgau sur l'Elbe, coupèrent l'Allemagne en deux : dés lors, les avions sortant de Klagenfurt ne purent plus parvenir à la JG 1. Jusqu'au début du mois de mai, seul Heinkel-Rostock alimenta encore la JG 1 et les autres unités annexes, dont les pilotes prirent livraison de leurs avions sans aucune formalité administrative, directement « du producteur au consommateur » !

## LA PRODUCTION

Le He 162 se présentait en deux versions seulement : le He 162A-1, à deux canons MK 108 de 30 mm avec 50 obus chacun, donnant six secondes de tir, et le He 162A-2, à deux canons MG 151/20 avec 120 obus chacun, donnant dix secondes de tir. Junkers-Bernburg et les Mittelwerke-Nordhausen (de triste mémoire...) devaient produire la version A-1, mais après l'occupation des unités de production du MK 108, situées dans la ville de Poznan, par l'armée Rouge, le 23 février 1945, il ne fut plus produit que la version A-2. Tous les MK 108 disponibles furent alors affectés au Me 262. Le He 162 M8 fut le premier à recevoir des canons de 20, après avoir volé pour la première fois le 27 janvier 1945.

Mais avant ce fâcheux événement, dans le délire général des dirigeants nazis, il avait été prévu de produire 1 000 avions par mois entre Heinkel à Rostock et Hinterbrühl (usine souterraine dite « Langouste ») et Junkers à Dessau, Bernburg et Staßfurt (usine souterraine de Tathun). De plus, il avait été prévu, dès août 1945, la fourniture de 1 000 cellules par mois à Nordhausen. L'usine aéronautique des Mittelwerke était installée dans une ancienne mine de gypse située dans le Kohnstein, une colline au sud de Niedersachswerfen. Ce programme reçut le nom de code de « Schildkröte » (tortue). L'usine faisait partie du complexe « Wifo II » (*Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft*, compagnie de recherche rationelle) qui devait également produire, sous le nom de code de « Kuckuck » (coucou) 240 000 tonnes annuelles de carburant d'aviation synthétique. L'usine du Kohnstein fut baptisée « Volksjägerwerk », c'est-à-dire, usine du chasseur populaire. Tout un programme ! Il laissera d'ailleurs, avec les usines attenantes de production des V-2 et de leur carburant, un sinistre souvenir en relation avec le camp de « travail » surnommé « Dora ».

C'est Junkers qui fournit l'avion-étalon. Le plan de production, dans son ensemble, concernait les cellules métalliques. Les pièces en bois devaient être produites par une multitude de fabricants de meubles disséminés sur tout le territoire du Reich, autour d'Erfurt, Stuttgart, Öls, Coburg et Münich.

En fait, lorsque la guerre prit fin, Junkers avait produit environ 30 appareils, les Mittelwerke près de 25 et Heinkel-Rostock guère plus de 120 (Wk.Nr. 120001 à 100 et 221 à 240). Les Alliés découvrirent quelque 800 avions à différents stade de finition pour l'ensemble des usines.

## LE *SPATZ* ENTRE EN SERVICE

En février 1945, des plans furent dressés pour la mise sur pied des premières unités opérationnelles sur He 162. L'*Erprobungskommando* 162 fut formé auprès de la JG 3, sous le commandement de l'*Oberstleutnant* Heinz Bär, à Rechlin-Roggentin, puis à Lechfeld. La formation du

## HEINKEL He 162A
## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

**CONSTRUCTION**

**Le fuselage est de construction monocoque entièrement métallique avec le poste de pilotage partiellement blindé. Il est en tôle de dural de 1 mm d'épaisseur, avec toutes les armatures d'acier de 0,86 mm d'épaisseur.**
**Les ailes hautes sont en bois, y compris les ailerons et les volets d'atterrissage. Elles présentent un dièdre positif de 3° avec des saumons inclinés vers le bas à 45°. Les ailerons ont un débattement de 18°. Les volets de courbure s'abaissent à 45° au maximum.**
**Réglable en incidence de +3° à -2°, l'empennage, avec un dièdre de 14°, est en dural de 2,3 mm d'épaisseur pour la structure. Les ailerons, les gouvernails et les dérives sont en bois. Ces dernières sont montées à 90° aux extrémités des plans horizontaux et sont interchangeables. Le débattement des gouvernails est symétrique et de 25°. Les ailerons de profondeur ont un débattement de 25° vers le haut et 20° vers le bas.**
**Le train d'atterrissage est tricycle. Il se rétracte entièrement dans le fuselage. Le train principal est du même type que celui du Messerschmitt Bf 109G, avec des roues de 660x190 et un carrossage de +5°. La roulette de nez est de dimension maximale 380x150 (standard 350x150).**

**RÉACTEUR : un BMW 003E-1 de 800 kgp au niveau du sol et 265 kgp à 11 000 m d'altitude et 800 km/h.**

**CARBURANT : de type J2 réparti en un réservoir de fuselage de 640 l et des réservoirs d'aile pour 310 l, soit un total de 950 l.**

**DISPOSITIF ÉLECTRIQUE : une batterie de 7,5 Ah, un générateur de 1 000 W sous une tension de 24 volts.**

**RADIO DE BORD : FuG 24.**

**ASSISTANCE AU DÉCOLLAGE : A-1 et A-2 à partir Wk.Nr. 120093, deux fusées d'appoint R.I.502 de 500 kgp chacune.**

**ÉQUIPAGE : un pilote.**

**ARMEMENT :**

- **He 162A-1 : 2 x MK 108 de 30 mm avec 50 obus chacun;**
- **He 162A-2 : 2 x MG 151/20 de 20 mm avec 120 obus chacun.**

**DIMENSIONS :**

- **Envergure : 7,20 m**
- **Longueur : 9,05 m (sans tube de pitot)**
- **Hauteur : 2,60 à 2,80 m**
- **Surface alaire : 11,20 m≈**

**POIDS :**

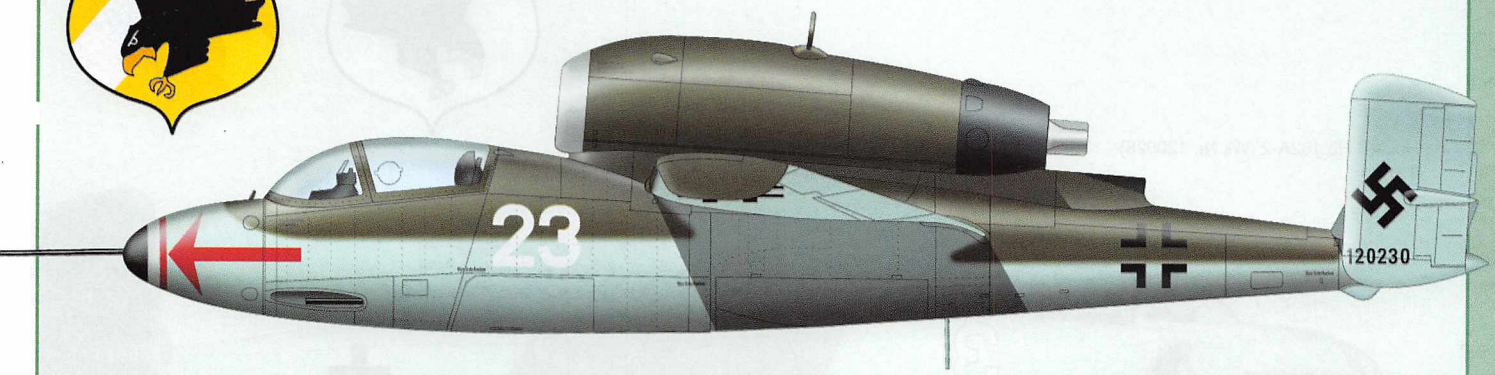
- **Au décollage : 2 500 kg environ**

**PERFORMANCES :**

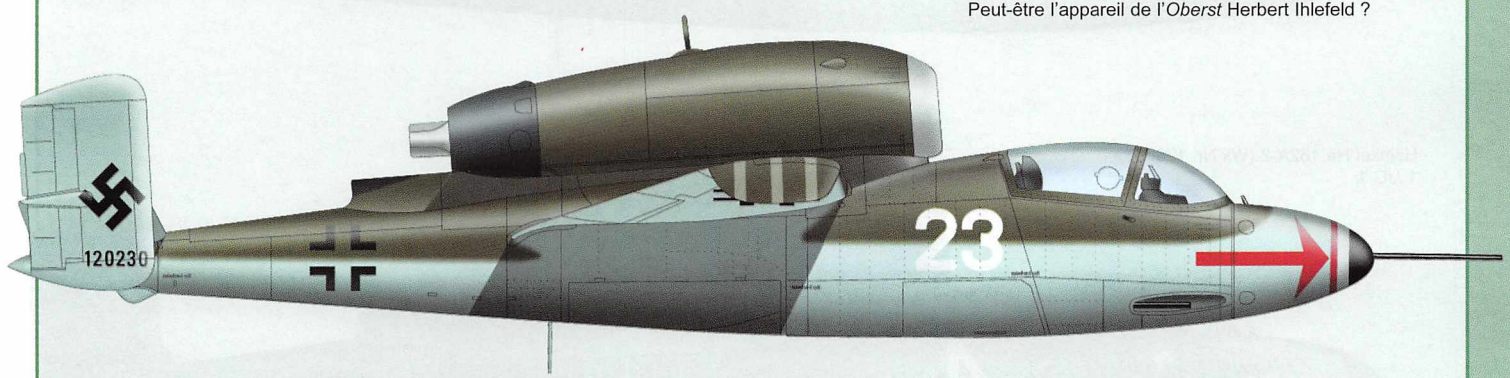
- **Vitesse maximale : 840 km/h à 4 000 m**
- **Vitesse d'atterrissage : 170 km/h**
- **Temps de montée à 6 000 m : 6 mn 36 sec**
- **Rayon d'action opérationnel : 700 km**
- **Plafond maximal : 12 000 m**

**VERSIONS EXPÉRIMENTALES**

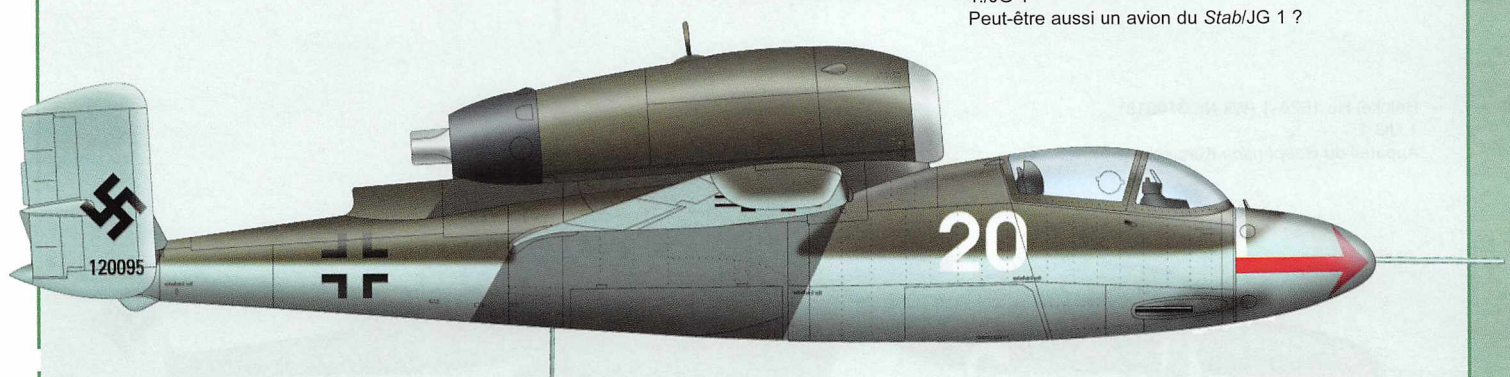
**Pour la mise au point de l'avion dans les différentes versions de série prévues, il y eut 41 *Versuchsmuster* (modèles expérimentaux) de produits dont les 10 premiers le furent par Heinkel-Schwechat : He 162 M1 à M10 (Wk.Nr. 200001 à 010, SKZ VI+IA à VI+II – le M10 ayant peut-être été immatriculé VI+IJ).**
**Heinkel-Hinterbrühl produisit les He 162 M11 à M42 (sauf M13, numérotation inutilisée) : M11 et M12 (Wk.Nr. 220017 et 18, SKZ WA+??) avec réacteur Jumo 004-TL et canons MK 108; M14 et M15, avec réacteur HeS 11-TL; M16 et M17 biplaces d'entraînement qui ne furents pas achevés; M18 à M31 (dont les M25 à M29 à canons MK 108), Wk.Nr. 220001 à 014, SKZ VI+IK à IX, version A-01 à A-014; M32 et M33 (Wk.Nr. 220020 et 021, SKZ VI+IY et IZ, version A-020 et 021) en définition A-2 avec canons MG 151/20; M34 à M42 (Wk.Nr. 220022 à 030) en version A-2.**
**Il faut également noter les particularités suivantes parmi ces avions expérimentaux : les He 162 M25 à M29, avec canons MK 108, virent leur fuselage allongé de 45 cm pour des mesures de centrage. Ils volèrent entre le 1er et le 19 février 1945. Les He 162 M31, M33, M34 (série A-2), M35 (avec une aile à incidence augmentée de 1°), M36 ( incidence portée à +2°) et M37 furent probablement livrés à la JG 1.**



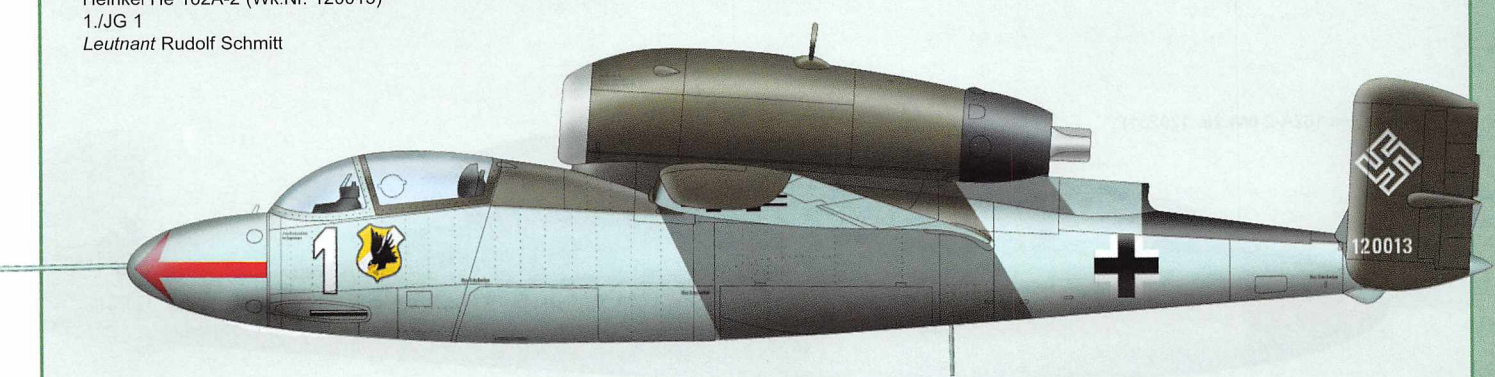

Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120230)
*Stab*/JG 1
Peut-être l'appareil de l'*Oberst* Herbert Ihlefeld ?



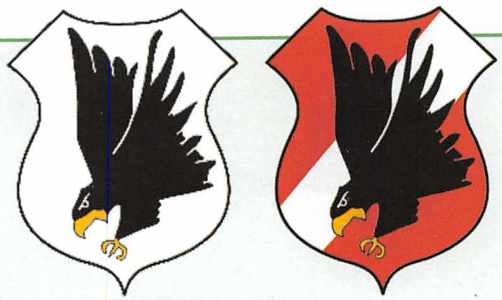

Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120095)
1./JG 1
Peut-être aussi un avion du *Stab*/JG 1 ?



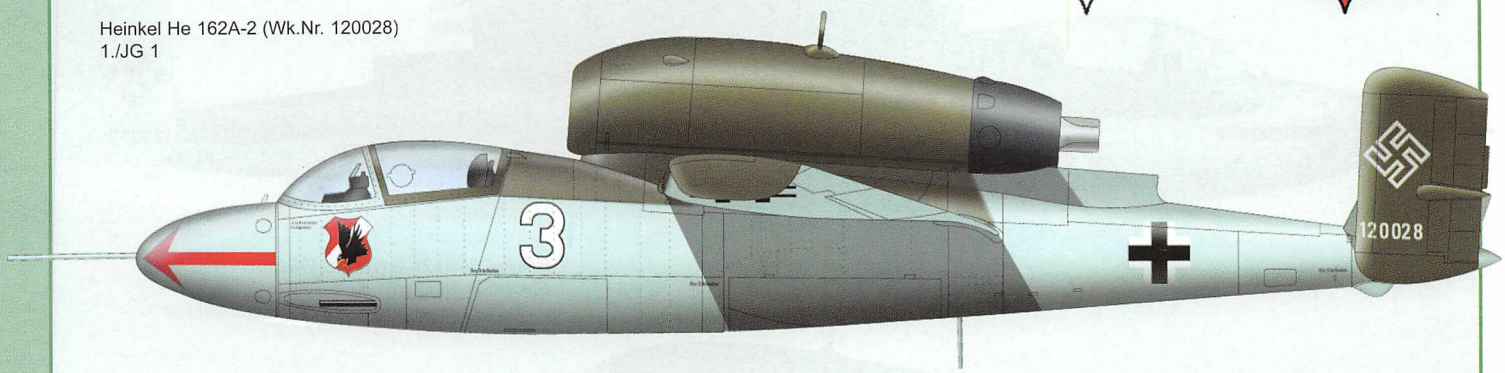

Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120013)
1./JG 1
*Leutnant* Rudolf Schmitt



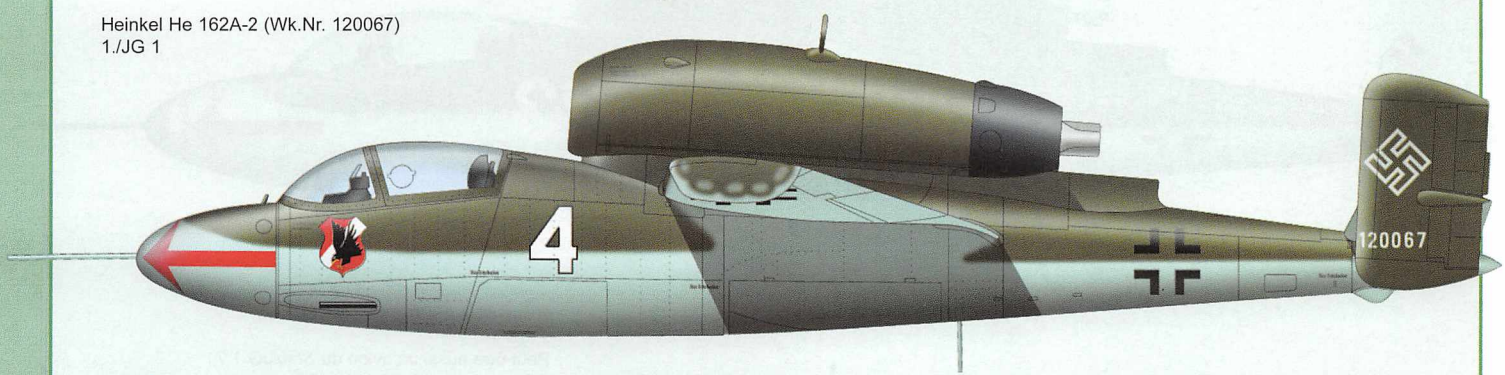

© P-A. Tilley - 12.1999



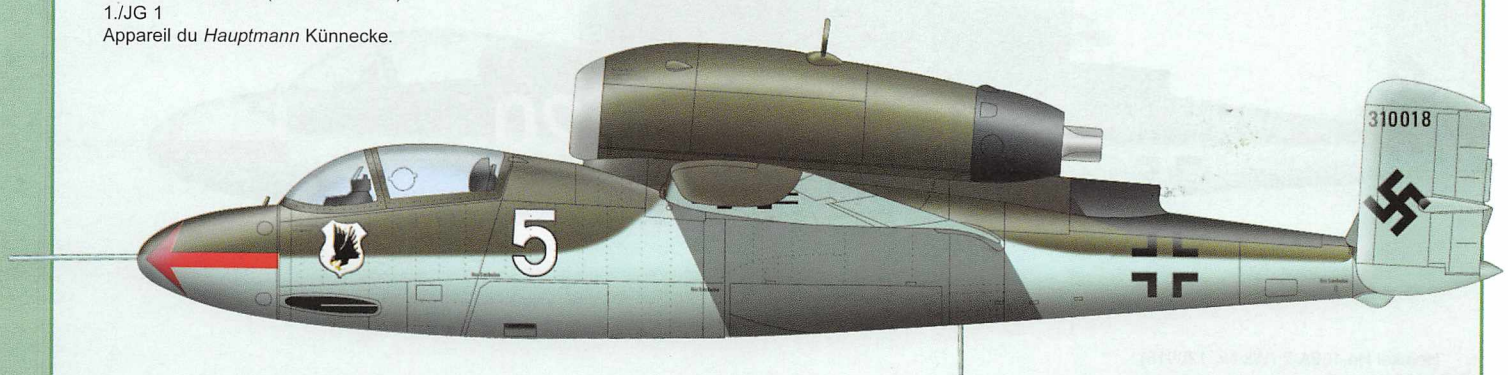
Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120028)
1./JG 1



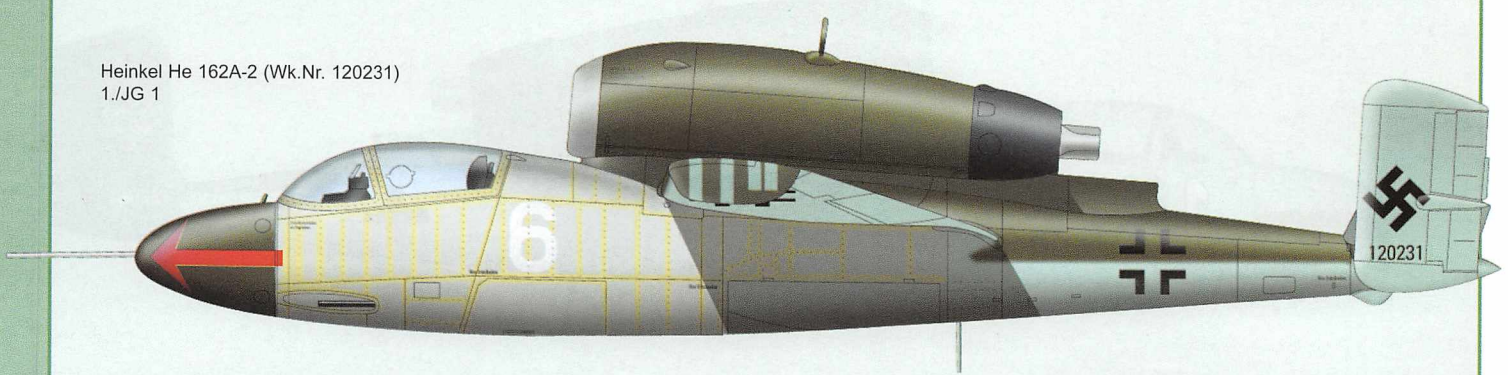

Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120067)
1./JG 1




Heinkel He 162A-1 (Wk.Nr. 310018)
1./JG 1
Appareil du *Hauptmann* Künnecke.




Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120231)
1./JG 1




© P-A. Tilley - 12.1999

personnel au sol était prévue à l'école technique n° 6 à Neuenmarkt et à Weidenberg, près de Bayreuth. Depuis Rechlin, l'*Ekdo* 162 devait donner naissance, selon une rumeur née après la guerre, à la JG 84. En tout cas, il fut décidé de transformer le I./JG 1, alors sur Fw 190.

Le premier groupe de la JG 1, escadre commandée par l'*Oberst* Herbert Ihlefeld, commença son apprentissage, assisté par des pilotes d'usine. Avec son état-major, Ihlefeld se rendit à Lechfeld pour une évaluation opérationnelle complémentaire. Ce fut à cette époque que, d'après les dires de l'un de ses pilotes, il remporta une victoire aérienne – la toute première du He 162.

Le 6 février le I./JG 1 commença à recevoir son équipement à Parchim. Le lendemain, il abandonna ses derniers Fw 190 à Garz-auf-Usedom. Le 9 arrivèrent les premiers He 162 de Rostock, ainsi que le *Major* Richter et trois ingénieurs-pilotes de l'*E-Stelle* de Rechlin.

Le *Generalmajor* Gordon Gollob, successeur d'Adolf Galland suite à la « mutinerie des chasseurs », se rendit à Vienne le 12 février en compagnie de l'*Oberstleutnant* Walther Dahl, nouvel inspecteur de la chasse. Ayant effectué un vol sur le He 162 M3, Gollob ne fut pas du tout enthousiasmé par les performances de l'engin. Mais on lui fit savoir, malgré cela, que trente appareils étaient prêts à entrer en opération.

Le 24 février, il fut ordonné à la 2./JG 1, sous le commandement de l'*Oberleutnant* August Hachtel, de rejoindre Vienne-Heidfeld, et à la 3./JG 1, sous les ordres de l'*Oberleutnant* Emil Demuth, de se rendre à Parchim, afin, toutes deux, d'être transformées sur He 162.

Dix pilotes de la 2./JG 1 arrivèrent à Vienne le 2 mars, recevant deux jours plus tard leur premier appareil, le He 162 M19 (Wk.Nr. 220002, livré le 28 février), qui fut détruit le 14 mars par une faute de pilotage. L'*Oberleutnant* Demuth se rendit aussi à Vienne avec cinq pilotes le 4 mars, mais devant l'impossibilité de pouvoir voler sur le M19 de la 2./JG 1, il rentra à Parchim. Selon Hachtel, le 7 mars huit pilotes avaient terminé leur transformation (en trois jours !), mais il n'y avait toujours pas de « rampants ».

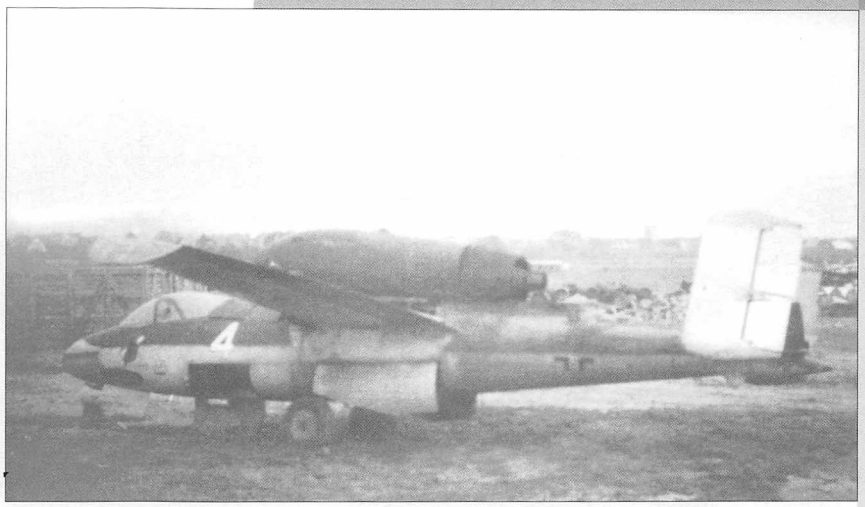
Le He 162 M8, affecté à la 2./JG 1, s'écrasa au sol le 12 mars à cause d'une panne d'alimentation du carburant. Le *Feldwebel* Wanke fut légèrement blessé. Le crash du M19, deux jours plus tard, fut fatal à l'*Unteroffizier* Tautz (ou Daus) qui, à son premier atterrissage, manqua la piste et percuta une pile de bidons d'essence.

**EN OPÉRATIONS**

Le II./JG 1, sous le commandement du *Hauptmann* Paul-Heinrich Dähne, arriva à Rostock en mars pour percevoir ses avions. La transformation du III./JG 1 devait commencer en avril. Il fut aussi question d'équiper les I. et II./JG 400, en remplacement du Me 163, qui possédait une autonomie trop faible pour la lutte contre les bombardiers.

Enfin, dans le rôle d'unité de transformation et d'entraînement, il fut envisagé d'équiper le I./EJG 2. Après un début de concrétisation au III./JG 1, ces plans furent abandonnés.

Leur instruction terminée, les équipages rejoignirent Köthen. Le 1er avril, l'usine de Vienne fut évacuée face à l'avance de l'armée Rouge pour permettre la reprise de la production à Klagenfurt. Junkers, entre-temps, avait produit 20 He 162A-1, mais les unités attendaient toujours leurs avions qui, au nombre de 58, « *ne seront livrés que lorsque les moteurs auront été modifiés pour utiliser le carburant J2* », selon une décision du RLM.



*Ci-dessus, ci-dessous et page suivante* :
trois autres vues du Wk.Nr. 120067, transporté à Cassel par les Américains.
L'appareil a été muni d'un nouvel empennage arrière, sans numéro de série ni croix gammée.
On distingue clairement qu'il portait un insigne sur le seul côté gauche.
(Archives J.V. Crow)

Hachtel, qui vit enfin arriver ses avions, fut déçu par les performances. Peu de temps après, il quittait l'unité définitivement.

Le 16 avril, sous le commandement de Demuth, le I./JG 1 arriva à Leck, près de la frontière danoise, via Ludwigslust et Husum. Certains ont affirmé que les pilotes avaient reçu l'ordre d'éviter le combat, ce qui est assez étrange en temps de guerre et surtout au regard des moyens mis en œuvre pour faire entrer l'avion en service...

En tout cas, le 19 avril, le *Feldwebel* Kirchner fut abattu près de Klintum (on en reparle en détail plus bas).

Le 23 avril, à la tête du III./EJG 2, Heinz Bär rejoignit la JV 44. C'est pour cette raison que circula pendant longtemps la légende selon laquelle la JV 44 fut également équipée en He 162, jusqu'à ce que l'on découvre (ou redécouvre...) que le III./EJG 2 était équipé en Me 262.

Tous les grands pilotes, Galland en tête, avaient essayé de convaincre les fanatiques de la levée en masse que le He 162 ne pouvait être confié qu'à des pilotes correctement formés et non à n'importe qui, comme le pensait le général Keller et, par conséquent, y étaient farouchement opposés. Il avait été même question de passer le commandement des He 162 à la *Waffen-SS*, les pilotes étant recrutés parmi la Jeunesse hitlérienne. Il s'est avéré que le He 162 n'était pas, et n'a jamais été, un avion pour débutant. Les Anglais et les

Français, qui l'évaluèrent après la guerre, en savent quelque chose...

Pour le I./JG 1, la première sortie offensive eut lieu le 25 avril contre un groupe de Mosquito d'attaque au sol [8]. Pendant cet engagement, l'*Unteroffizier* Rechenbach (ou Reichenberg, selon l'historien allemand Heinz Nowarra) fut descendu après, semble-t-il, avoir remporté une victoire aérienne.

Le 2 mai, le *Stab* de la JG 1, commandé par Ihlefeld, et le II./JG 1 rejoignirent Leck, sans aucun appareil. Quant au III./JG 1, il n'avait plus d'avions !

Le 4 mai, une nouvelle victoire aérienne fut enregistrée : celle du *Leutnant* Rudolf Schmitt, avec le « 1 blanc » du I./JG 1, contre un Typhoon. Au fil des années, ce Typhoon s'est transformé en Tempest Mk. V, codé SA-X (JN877) du N° 486 *Squadron*, piloté par le *Flying-Officer* Tom Austin. Cette victoire est tellement sûre qu'elle est devenue incontournable pour toute relation de la carrière opérationnelle du He 162. Mais, comme nous le verrons plus loin, la réalité n'est peut-être pas ce qui est généralement admis.

Lorsque les Britanniques investirent terrain de Leck, ils y trouvèrent les He 162 alignés comme à la parade [9].

### LES He 162 AU 8 MAI 1945

D'après les *British Air Forces of Occupation* (BAFO), les Alliés occidentaux saisirent 31 He 162 en état de vol sur le territoire du Reich, qui englobait à l'époque l'Autriche. Toujours selon les BAFO, 27 avions furent capturés à Leck, deux à Tulln (à environ 30 km au NO de Vienne), portant les Wk.Nr. 220092 et 220100, un autre on ne sait plus où et enfin, un dernier non identifié. Les Soviétiques en saisirent trois, dont le Wk.Nr. 120020 à Rostock. D'après ses recherches, l'auteur pense qu'en fait ce sont 28 avions qui ont été capturés à Leck, incluant celui qui est réputé avoir été « trouvé on ne sait plus où » et qui porta vraisemblablement un « 8 blanc » peint par dessus un ancien numéro à deux chiffres, qui semble avoir été un « 22 ». Est-ce l'ancien « 22 rouge », basé à Husum et qui fut livré à Leck le 16 avril ?

Par étude des différentes photographies connues des avions saisis et plusieurs documents comptables, il a été tenté de reconsituer la JG 1 au moment de la capitulation de l'Allemagne, le 8 mai 1945 (voir tableau ci-dessous).

Dans la 4. *Staffel*, il y a deux pilotes affectés. Ont-ils perçu le Wk.Nr. 120086 qui n'a pas d'insigne et le 120017 sans numéro connu ?

Quoi qu'il en soit, cela donne bien un total de 27 avions, nombre correspondant exactement à celui trouvé par les BAFO à Leck.

Les places vides à l'intérieur des *Staffeln* se répartissent les Wk.Nr. suivants : 120068, 098, 221, 228 et 233; ainsi que les numéros individuels suivants : 21 blanc, 4 et 6 rouges, 2 et 7 jaunes. Mais qui est qui ?

[8] Selon le carnet de vol de Rudolf Schmitt.

[9] Ce serait le 15 ou le 16 mai, selon le témoignage d'un ancien membre de la JG 1, ce qui semble plausible puisque le 8 mai, les Britanniques avaient à peine dépassé Hambourg. Ce fut la 11e DB britannique qui prit le terrain de Leck. N'oublions pas que Tom Austin ne fut pas libéré à Flensburg avant le 10 mai.

**Stab I./JG 1**

**Trois nez tricolores :**
- **11 jaune, Wk.Nr. 120074 : *Stab* 3./JG 1**
- **21 blanc, Wk.Nr. ? : *Stab* I./JG 1**
- **23 blanc, Wk.Nr. 120230 : *Stab* I./JG 1**

**Deux nez « normaux » :**
- **20 blanc, Wk.Nr. 120095 : *Stab* ?/JG 1**
- **27 blanc, Wk.Nr. 120227 : *Stab* ?/JG 1**

| 1./JG 1 | | 2./JG 1 | | 3./JG 1 | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 blanc | Wk.Nr. 120013 | 1 rouge | Wk.Nr. 120077 | 1 jaune | Wk.Nr. 120223 |
| 2 blanc | Wk.Nr. 120093 | 2 rouge | Wk.Nr. 120235 | 2 jaune | Wk.Nr. 120... |
| 3 blanc | Wk.Nr. 120028 | 3 rouge | Wk.Nr. 120097 | 3 jaune | Wk.Nr. 120072 |
| 4 blanc | Wk.Nr. 120067 | 4 rouge | Wk.Nr. ? | 4 jaune | Wk.Nr. 120076 |
| 5 blanc | Wk.Nr. 310018 | 5 rouge | Wk.Nr. 120091 | 5 jaune | Wk.Nr. 310012 |
| 6 blanc | Wk.Nr. 120231 | 6 rouge | Wk.Nr. ? | 6 jaune | Wk.Nr. 310... |
| 7 blanc | Wk.Nr. 120222 | 7 rouge | Wk.Nr. 310... | 7 jaune | Wk.Nr. 120... |

La reconstitution de la JG 1, telle qu'elle est présentée dans le tableau en page précédente, est, à l'heure actuelle, ce qu'il y a de plus probable, fruit de découvertes récentes. Il se peut, cependant, qu'elle demande quelques « aménagements ».

Ce tableau nécessite quelques explications complémentaires :

– Le « 11 jaune » attribué au *Leutnant* Demuth possède un nez tricolore aux couleurs inversées. Était-ce réellement l'avion de Demuth, qui était officiellement *Staffelkapitän* de la 3./JG 1 ? Cet avion porte l'insigne du I. *Gruppe* et non celui de la 3. *Staffel*, bien que la couleur du numéro corresponde soit au III. *Gruppe* soit à une 3. *Staffel*. L'exposant « 20 » indiquerait-il un commandement par interim ?

– Sur une photo parue dans *Close-Up* n° 11 on trouve un « 8 blanc » dont le code est peint sur un ancien numéro à deux chiffres. Le nez semble avoir été repeint pour effacer la marque tricolore. Vu le style de camouflage, le *Werk Nummer* est supérieur à 120029.

– Sur la photo du 120235, on aperçoit, en arrière-plan, un avion avec la flèche rouge en position reculée et sans numéro. Est-ce notre « 8 blanc », dont le code aurait été effacé ? S'il s'agit bien de lui, il faut compter un appareil de plus capturé à Leck.

## LA JG 1 À LECK

Le 3 mai 1945, la JG 1 subit une complète réorganisation sous la forme de commandements doubles, avec des commandants navigants et des commandants non navigants.

Le II./JG 1 commença son entraînement sous les ordres du *Hauptmann* Paul-Heinrich Dähne, qui se tua le 24 avril. Son successeur fut le *Major* Zober, probablement non volant car unijambiste; il ne vola certainement pas sur He 162.

À la fin du mois d'avril, les pilotes entraînés furent regroupés au sein de ce qui fut désormais appelé *Einsatzgruppe* (groupe opérationnel) I./JG 1. Le II./JG 1 devint une sorte de lieu d'accueil du trop-plein de non navigants et autres personnels, sous les ordres du *Hauptmann* Rahe.

Il n'a jamais été clairement établi pourquoi ce fut le *Major* Zober qui prit le commandement du groupe opérationnel et pourquoi il existait un double commandement. La raison possible est que cela évitait peut-être la dissolution de l'unité ou la mutation du personnel dans les unités terrestres sur le front Est. Tous les personnels en surplus sont dénommés « zbV » (*zur besonderen Verwendung*, à emploi spécial).

À noter que le III./JG 1, un moment prévu pour être transformé sur Me 262, à la place du He 162, termina la guerre sur Bf 109G.

## ENTRE MYTHE ET RÉALITÉ

S'il est impossible de confirmer ou d'infirmer les victoires aériennes attribuées à Herbert Ihlefeld et à Rechenbach, par contre, il y a matière à discussion sur celle accordée au *Leutnant* Schmitt, car les quelques acteurs mis en cause, et encore en vie à l'époque de l'enquête il y a une dizaine d'années, ont été retrouvés. La vérité historique a pu être rétablie grâce aux éléments fondamentaux suivants :

– le carnet de vol de Schmitt;

– les archives de la RAF;

– la rencontre avec différents personnages, dont les souvenirs sont précieux.

Photographiés dans un dépôt de l'USAAF à Cassel-Roth, le « 3 blanc » (Wk.Nr. 120028) et le « 6 jaune ».
Ce dernier pose un problème d'identification. Il est donné dans les documents alliés comme étant le 120017.
Or, il s'agit d'un modèle A-1, facilement reconnaissable à la large baie du MK 108, donc un appareil fabriqué par Junkers (Mittelwerke) et devant, par conséquent, porter un *Werk Nummer* dans la série 310.
C'est probablement aux États-Unis qu'il a reçu la queue du 120017.
(Archives J.V. Crow)

C'est une revue de maquettisme allemande qui révéla, en mai 1980, cette victoire aérienne de Schmitt aux dépens d'un Typhoon dans la région de Rostock, « preuves » à l'appui. Bien entendu, personne à cette époque ne mit en doute cette information, et moins encore que tout autre l'auteur de ces lignes... Cette victoire aérienne fut officialisée par les spécialistes de l'époque et fait désormais partie de toute relation de la vie opérationnelle du *Spatz*, mais avec l'évolution déjà décrite plus haut.

Grâce à des documents aimablement et spontanément (ne l'oublions pas !) mis à notre disposition, nous allons tenter d'y voir plus clair. Commençons donc par le commencement.

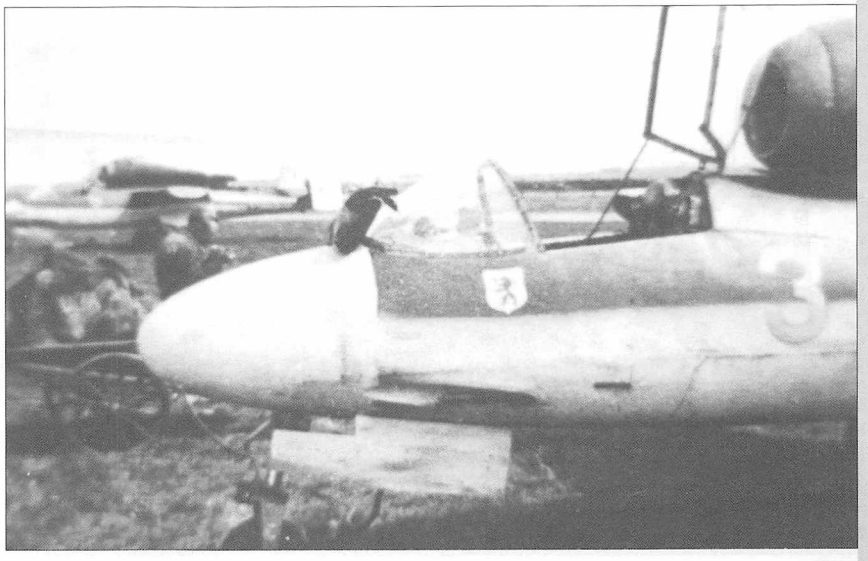
Nous lisons dans le carnet de vol du *Leutnant* Rudolf Schmitt :

« *Vol 611,* [avion] *1 blanc, 5e vol à l'ennemi,* [date] *4.5.45,* [heure et lieu de décollage] *11h38 de Leck,* [date et heure de l'atterrissage] *4.5.45 à 11h56, durée de vol 18 mn, remarque :* Typhoon wirksam beschoßen (Abschuß nich bestätigt), *05 Ost ST 7* [10] ».

*Wirksam beschoßen*, mitraillé ou canonné efficacement, était une expression employée pour la destruction d'un objectif à terre ou, en combat aérien, lorsque des morceaux se détachaient de l'avion ennemi sur lequel on venait de tirer. Dans le carnet de vol de Rudolf Schmitt, cette inscription est suivie par les termes *Abschuß nicht bestätigt*, qui peut se traduire par « victoire non confirmée ».

Une question s'impose dès le début : pour quelle raison le Typhoon rencontré par Schmitt s'est-il transformé en Tempest ?

La RAF ne déclara, pour le 4 mai 1945, la perte que d'un seul



Le « 3 jaune » (Wk.Nr. 120072) du *Leutnant* Stiemer, sans flèche rouge, mais avec l'insigne de la 3./JG 1. Au fond, le « 7 jaune », au numéro de série inconnu et sans insigne.

## WEATHER REPORT

135 Wing Personal Combat Report No.68. **145**

A. 19th. April 1945.
B. 222(Natal) Squadron.
C. Tempest V.
D. 1058 - 1315.
E. 1220.
F. HUSUM Aerodrome.
G. 500 feet.
H. 1,000 feet.
I. Nil.
J. One unidentified enemy aircraft destroyed.

K. F/O. G. WALKINGTON.

I was flying as Blue 1 strafing Husum Airfield when I sighted an aircraft flying in a Northerly direction away from the aerodrome. I immediatly broke off my attack on the airfield and chased this aircraft which was camouflaged mottled green with a yellow underside and appeared to have twin fins and rudders and one engine. The nose of the aircraft had a drooping appearance and the wings (plan view) resembled those of a Mel09. Due to my loss of speed on turning the enemy aircraft pulled away to about 1500 yards. Having now recognized this aircraft as hostile by its camouflage, I gave chase, but was unable to close, my I.A.S.being 360 m.p.h. The enemy aircraft did a 360 degrees turn to starboard which I followed, turning inside. During my turn I managed to close to 1,000 yards. Being unable to gain further I trimmed my aircraft carefully and allowing about three quarters of a ring above enemy aircraft I fired short bursts. Enemy aircraft then pulled up through cloud which was 8/10ths. at 3,000 feet; I followed through a gap and passed enemy aircrfat spinning down out of control from approx 3,500 feet. I then watched enemy aircraft explode on the ground near Husum aerodrome. The enemy aircraft burned for about 30 seconds, emitting flames and thick black smoke, which however, ceased completely at the end of the period.

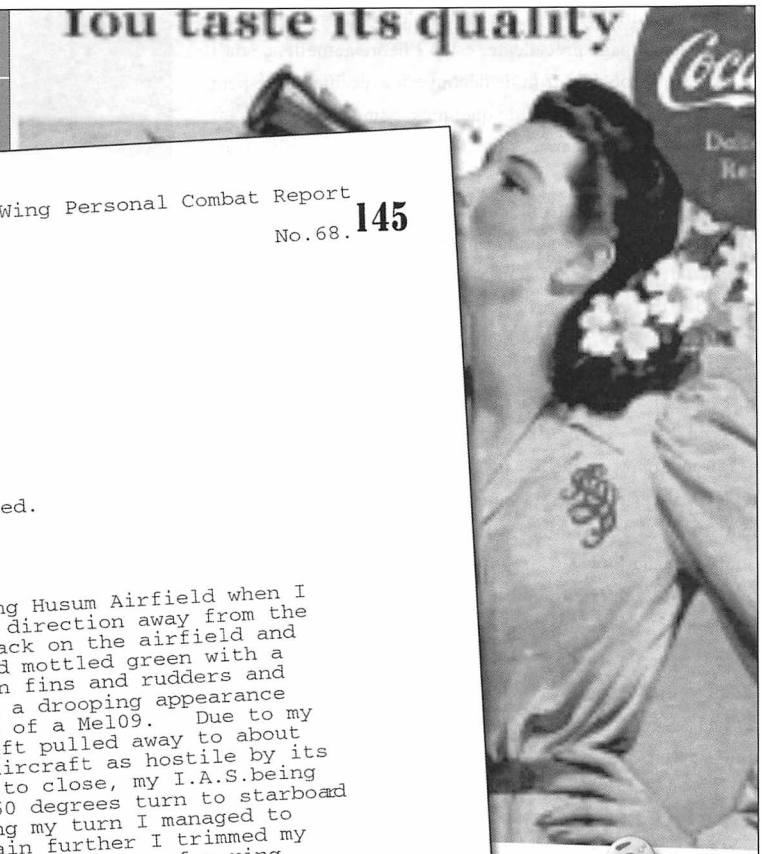
Claim : - One unidentified enemy aircraft destroyed.

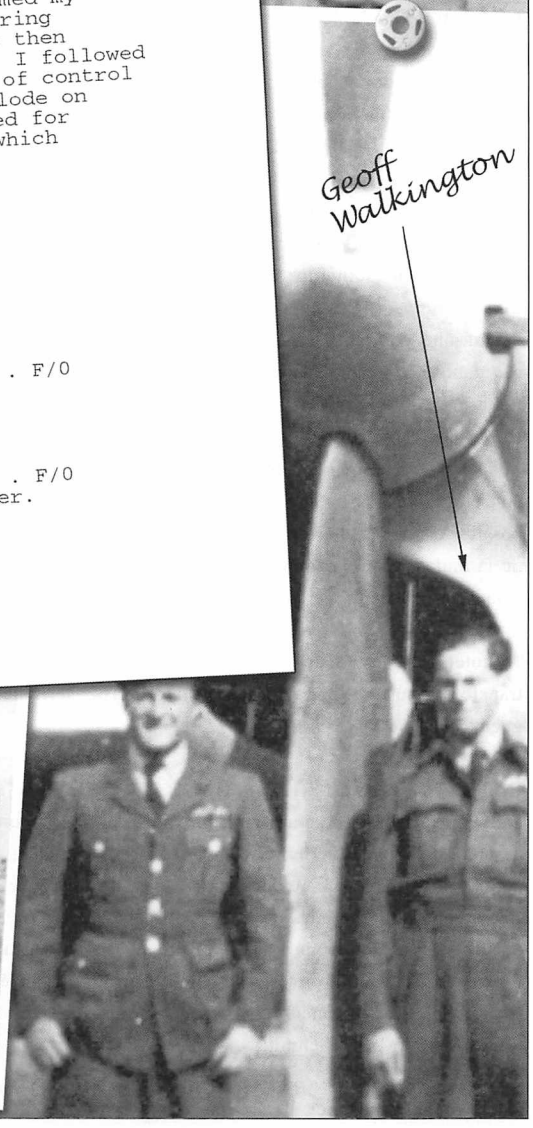
N.B. No Gyro gunsight fitted.

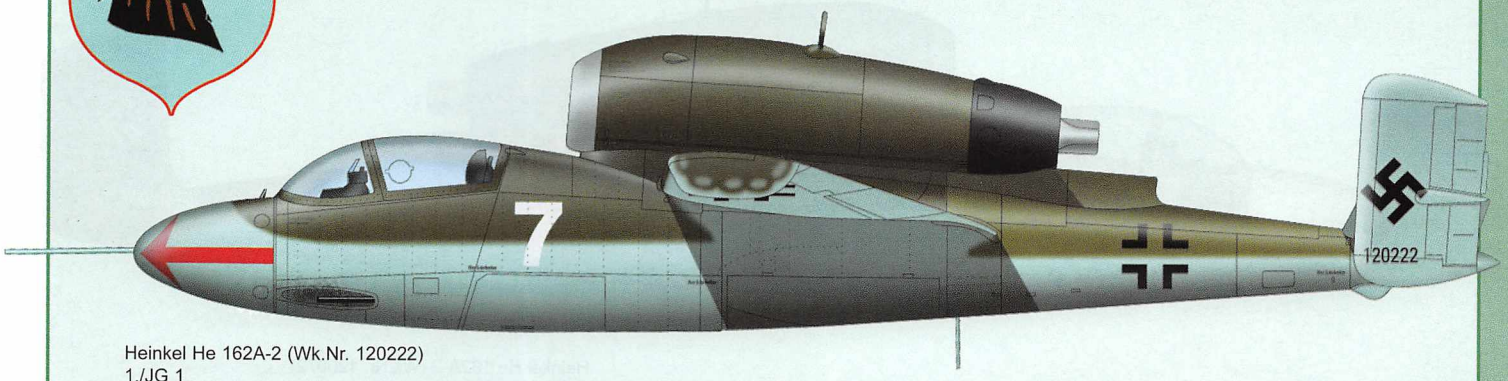
Ammo expended. S.AP.I. 150 H.E.I. 150

G. Walkington . . . F/O
(Pilot)

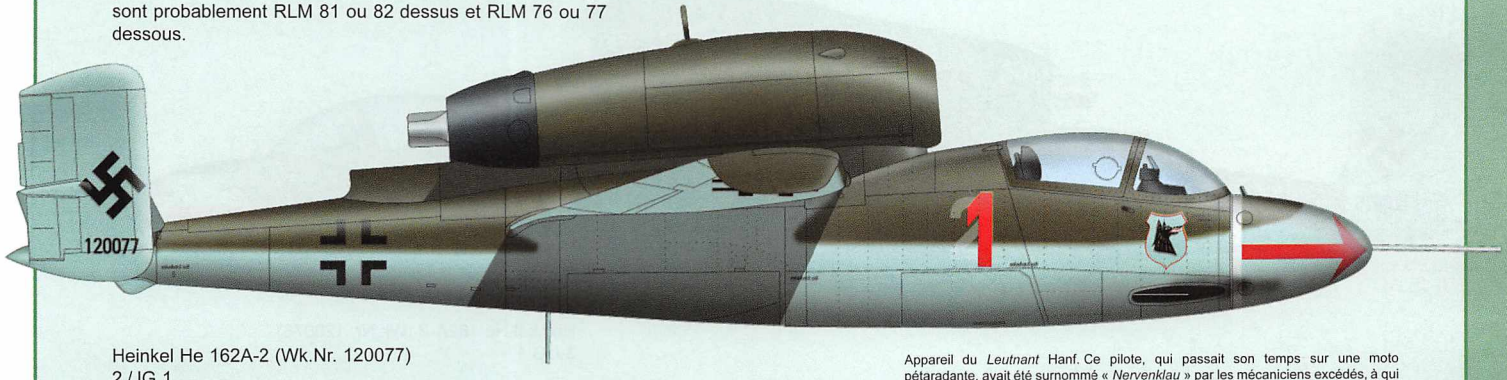
R. C. Thomas . . . F/O
Intelligence Officer.





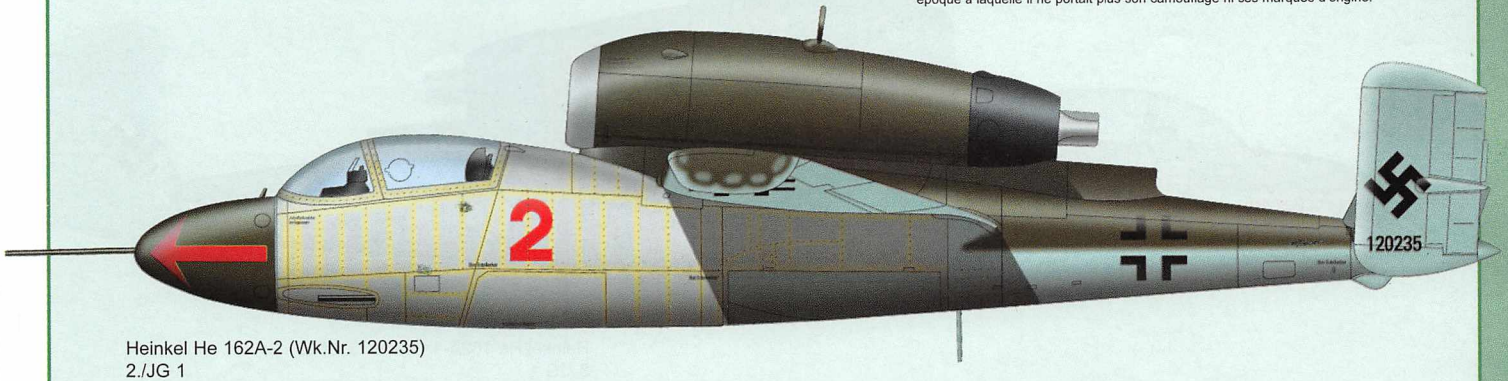



Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120222)
1./JG 1
On note le camouflage bien particulier de l'« oreille ». L'appareil était équipé de supports pour le décollage assisté par fusées. Très controversées, les couleurs du camouflage sont probablement RLM 81 ou 82 dessus et RLM 76 ou 77 dessous.

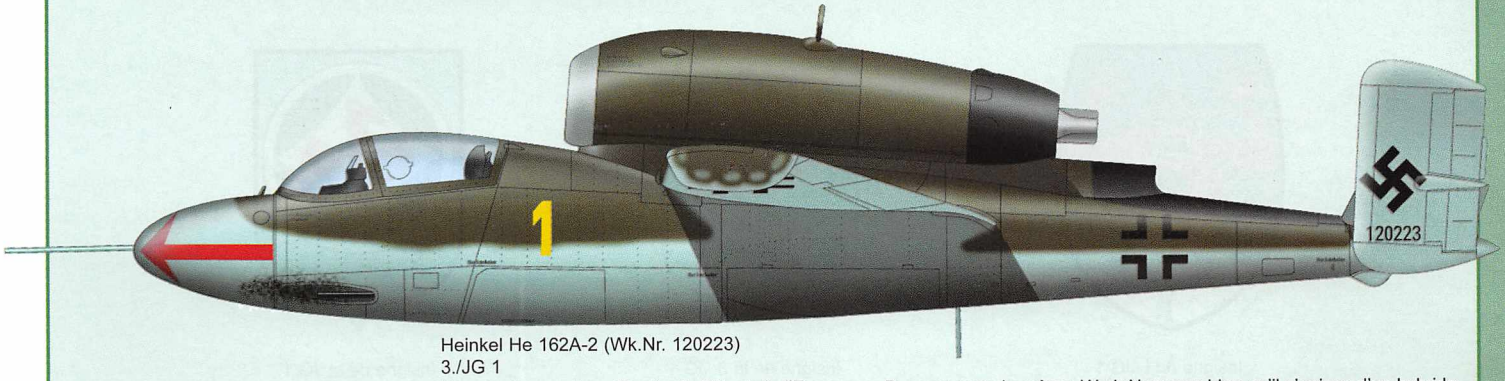



Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120077)
2./JG 1
On note la trace d'un ancien « 2 » sous le numéro individuel.

Appareil du *Leutnant* Hanf. Ce pilote, qui passait son temps sur une moto pétaradante, avait été surnommé « *Nervenklau* » par les mécaniciens excédés, à qui Hanf « tapait sur les nerfs ». Il semble qu'il soit passé de la 3. à la 2./JG 1 après le 5 mai 1945, où il serait devenu « *Staffelführer zbV* » et non *Staffelkapitän*. Malgré leurs relations difficiles avec le jeune pilote, les mécaniciens ont poussé la conscience professionnelle jusqu'à repeindre un numéro individuel conforme avec le nouveau statut de Hanf.
Les photos les plus connues de cet appareil ont été prises aux États-Unis en 1947, époque à laquelle il ne portait plus son camouflage ni ses marques d'origine.

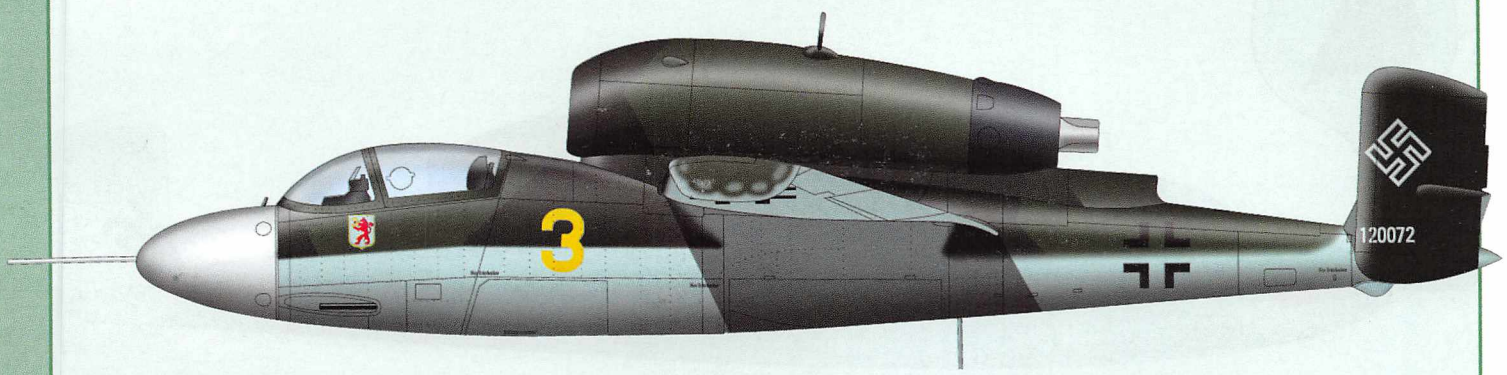



Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120235)
2./JG 1
L'appareil est de couleur métallisée, avec les parties supérieures et le nez en RLM 80 ou 81. Les joints sont recouverts d'un enduit.

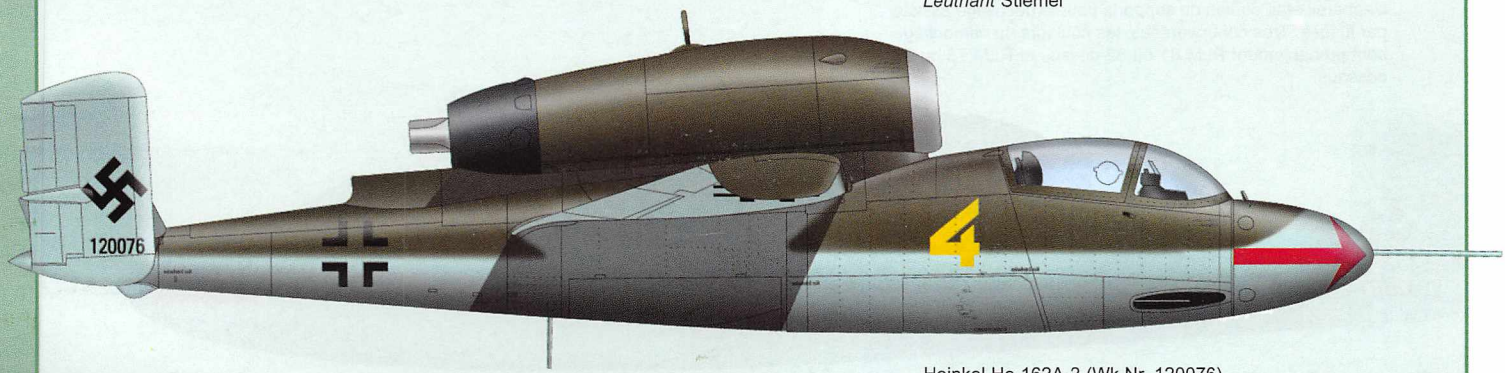



Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120223)
3./JG 1
L'appareil exposé au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget porte le même *Werk Nummer*, bien qu'il s'agisse d'un hybride, composé du fuselage du 120028 (sans support RATO), de la dérive droite du 120223 et de la dérive gauche d'un A-1.

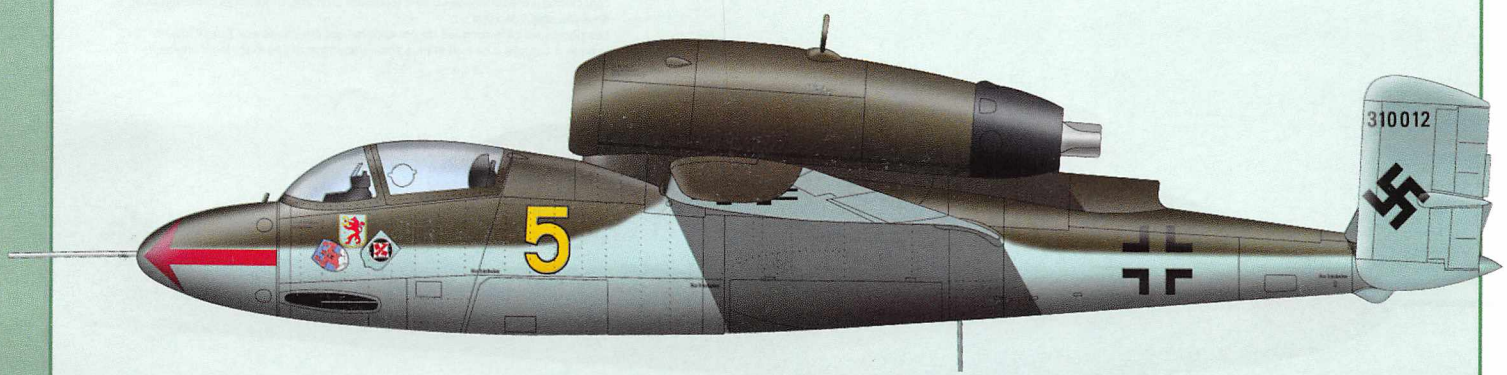
© P-A. Tilley - 12.1999




Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120072)
3./JG 1
*Leutnant* Stiemer




Heinkel He 162A-2 (Wk.Nr. 120076)
3./JG 1




Heinkel He 162A-1 (Wk.Nr. 310012 - ?)
3./JG 1
Appareil récupéré par les Français. Son camouflage est typique des A-1 produits par les Mittelwerke.

Insigne du I./JG 1

Insigne de la 3./JG 1

Insigne de la JG 1

© P-A. Tilley - 12.1999

La guerre est désormais terminée et les pilotes de la JG1 attendent tranquillement l'arrivée des armées britanniques.
De gauche à droite, *Major* Zober, *Oberst* Ihlefeld, *Hauptmann* Künnecke, *Oberleutnant* Demuth, *Hauptmann* Gallowitch, *Hauptmann* Strasen (?), *Hauptmann* Ludewig et *Oberleutnant* Wollenleber ou *Hauptmann* Reinbrecht (à demi caché).

Typhoon, parmi les 21 *Squadrons* basés sur le continent, celui du *Major* James Cullen (HF-V, SW454) du N° 183 *Squadron*, basé à Celle. Son avion fut endommagé par l'explosion des munitions d'un *Schnellboot* qu'il venait d'attaquer. Vers 11h30, le *Major* Cullen se posa sur la pointe sud de l'île de Fehmarn. Fait prisonnier, il recouvrera la liberté quatre heures plus tard, reconduit vers son unité par un guide allemand !

Deux Typhoon furent endommagés, mais rentrèrent à leur base, en ce 4 mai.

On est en droit de penser que Rudolf Schmitt a confondu « son » Typhoon avec un autre type d'avion. Le plus proche qui vient à l'esprit est le Tempest.

Sept *Squadrons* de Tempest étaient stationnés en Allemagne, tous opérationnels. Le *Flying-Officer* Tom Austin du N° 486 *Squadron* a pu raconter en 1989 la dernière partie de sa mission, qui se termina vers 8 heures du matin, le 4 mai, soit environ quatre heures avant la rencontre entre Schmitt et un « Typhoon ». Austin décolla en compagnie de cinq autres Tempest pour une reconnaissance sur l'axe Roddecke-Hadersleben, au Danemark. Aux environs de Stenderup, la lampe d'alarme « huile » s'alluma. Il n'y porta pas une attention particulière, étant donné que pression et température étaient normales. Aux environs de Satrup, Austin et un autre Tempest attaquèrent deux Fieseler 156 qu'ils avaient détectés au sol. Comme Austin effectuait un virage, un grand choc se fit sentir dans le moteur, qui se mit soudainement à faiblir. Heureux de trouver un terrain convenable, Austin effectua un atterrissage sur le ventre, bien à plat, mais un palis brisé par une aile atteignit la verrière, brisant un poignet du pilote qui, dès l'arrêt, décampa rapidement. Il croyait être dans les environs de Satrup.

Fait prisonnier à la tombée de la nuit par un groupe de *Volkssturm*, il fut conduit dans un bâtiment, où il passa le reste de la nuit en compagnie d'une quarantaine d'Allemands. Le matin suivant, il fut conduit en voiture dans un hôpital de Flensburg pour y recevoir des soins. À ce propos, Austin se rappelait ce trajet comme l'évenement le plus oppressant de sa vie, car il savait très bien que ce que pouvaient faire à une Kubelwagen quatre canons de 20 mm...

Il demeura à Flensburg jusqu'au 10 mai, jour de sa libération par ses compatriotes.

Plus tard, l'épave de son Tempest fut rapportée à Flensburg et examinée, ce qui permit de découvrir la cause exacte de la défaillance : une bielle brisée avait perforé la paroi du cylindre. Il existe une photo où l'on voit Tom Austin devant les restes de son SA-X (JN877).

Allant plus loin, certains ont pensé que Rudolf Schmitt avait commis une confusion avec un Spitfire ou un Mustang. La RAF ne perdit aucun avion de ce type ce jour-là et ce n'était pas le secteur d'action pour l'USAAF, en tout cas, pas en ce jour précis.

Les archives officielles de la RAF donnent la perte de trois chasseurs-bombardiers pour le 4 mai 1945 : le Typhoon de Cullen, le Tempest d'Austin et un troisième, non identifié, mais qui n'est pas un monomoteur. Deux jours plus tard, un quatrième appareil sera classé « irréparable » en date du 4 mai.

D'un autre côté, ni Ihlefeld, ni le chef d'escadrille de Schmitt, le *Hauptmann* Künnecke, ne se sont souvenus de cette victoire de Rudolf Schmitt, qui décéda en 1961, probablement des suites de sa captivité.

### LES PERTES EN COMBAT

Deux avions et leur pilote furent perdus à l'ennemi. Si la première perte met tous les historiens d'accord, la seconde divise les avis.

Le 19 avril 1945, le *Feldwebel* Kirchner fut perdu avec sa machine à la suite d'un engagement assez bref. Le *Flugbuch* de Kirchner porte la mention de son décollage à 12h22 et en remarque : « *Tombé en combat aérien avec des Thunderbolt vers Klintum, 4 km au sud de Leck – signé : Berger* ». Son

[10] Indication codée du lieu du combat avec les références *Gradnetzmeldeverfahren der Luftwaffe* (procédé de communication des coordonnées géographiques de la Luftwaffe), qui désigne une zone comprise entre 9° et 9°10 est et 54°30 et 54°35 nord, en gros à 10 km au nord de Husum.

## Les pertes de la JG 1

| Date | Pilote | Sort | Unité | Lieu | Cause | Date | Pilote | Sort | Unité | Lieu | Cause |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14.03.45 | Ufz Daus | † | Stab I. | Vienne | Incendie | 24.04.45 | Hpt P-H.Dähne | † | Stab II. | Warnemünde | Crash |
| 09.04.45 | Lt G.Stiemer | ? | 3. | Parchim | Crash au décollage | 25.04.45 | Lt G.Stiemer | b | 3. | Leck | Atterrissage forcé |
| 11.04.45 | Fhr F. Mann | b | 3. | Magdebourg | Atterrissage forcé | 26.04.45 | Fhr E.Halmel | † | 2. | Leck (?) | Crash |
| 13.04.45 | Fw F.Enderle | † | 3. | Ludwigslust | Crash suite panne | 26.04.45 | Ufz Rechenbach | † | 2. | Leck | Abattu |
| 17.04.45 | Ufz Rieder | b | 3. | Husum | Crash au décollage | 30.04.45 | Ofw K.Beck | † | II. | Klintum | Crash panne essence |
| 18.04.45 | Ufz W.Hartung | † | 2. | ? | Crash suite panne | 30.04.45 | Lt A.Dürr | - | II. | Lübeck | Crash panne essence |
| 19.04.45 | Fw G.Kirchner | † | I. | Klintum | Abattu | 30.04.45 | Lt Rechenberg | - | II. | Wismar | Crash |
| 20.04.45 | Ufz G.Fendler | † | 2. | ? | Crash | 30.04.45 | Fw E.Steeb | - | 6. | Kaltenkirchen | Atterrissage forcé |
| 20.04.45 | Lt R.Schmitt | - | 1. | Leck | Crash suite panne | 01.05.45 | Ufz H.Riehl | b | 2. | Rostock | Atterrissage forcé |
| 21.04.45 | Fw E. Steeb | - | 6. | Dierkow | Crash | 01.05.45 | Ufz A.Riemer | b | I. | ? | Crash |
| 23.04.45 | Fw Ackermann | † | 3. | Leck | Crash | 01.05.45 | Lt A.Schlarp | b | I. | Leck | Crash |

## Composition de la JG 1 au 4 mai 1945

**GESCHWADER STAB JG 1**

| | |
|---|---|
| Kommodore | Obst Ihlefeld |
| Adjutant | Oblt Wind |
| Ia | Hpt Reinbrecht |
| Ic | Hpt Liebrecht |
| NO | Hpt Kootz |
| Kfz.O | TOb.Insp. Mirbach |
| TO | Fl.Ing. Pfeiffer |
| zbV | Lt Nitschke |

**(Einsatzgruppe) I./JG 1**

| | |
|---|---|
| Kommandeur | Maj Zober |
| Adjutant | Oblt Stärk |
| Ia | Oblt Vogt |
| TO | Fl.O.Ing. Hansen |
| | Fl.Ing. Beuthner |
| NO | Lt Suchy |
| IVa | Stabsint. Siegfried |
| | Obzm Schütt |
| IVb Stabsarzt | Dr Seebach |
| WO | W.Insp. Weigeit |
| Meteor. | Reg.Rat. Lopsien |
| Kfz.O | T.Insp. Heese |

**1. STAFFEL**

| | |
|---|---|
| Kapitän | Hpt Künnecke |
| zbV | Lt Schmitt |
| TO | Lt Dörr |
| Flugzeugführer | Lt Doldener |
| | Lt Erlat |
| | Lt Schröder |
| | Fw Gudrath |
| | Fw Horny |
| | Fw Steeb |
| | Ufz von Alvensleben |
| | Ufz Dosch |
| | Ufz Nieswohl |
| | Ufz Riel |

**2. STAFFEL**

| | |
|---|---|
| Kapitän | Hpt Ludewig |
| zbV | Oblt Wollenleber |
| TO | Lt Heinen |
| Flugzeugführer | Lt Deppe |
| | Lt Feldt |
| | Lt Rechenberg |
| | Lt Rodatz |
| | Lt Hofman |
| | Lt Langer |
| | Fw Schücking |
| | Fw Schlösser |
| | Ufz Augner |
| | Ufz Cranz |
| | Ufz Fenger |
| | Ufz Harder |
| | Ufz Wideman |

**3. STAFFEL**

| | |
|---|---|
| Kapitän | Oblt Demuth |
| zbV | Lt Berger |
| TO | Oblt Krebs |
| Flugzeugführer | Lt Friese |
| | Lt Hanf |
| | Lt Klein |
| | Lt Köttgen |
| | Lt Kriete |
| | Lt Lange |
| | Lt Stenschke |
| | Lt Stiemer |
| | Fhr Köhler |
| | Fw Bartzen |
| | Ufz Bauch |
| | Ufz Brandt |
| | Ufz Brüne |
| | Ufz Rieder |
| | Ufz Schaumburg |

**II. (Sammel) GRUPPE**

| | |
|---|---|
| Kommandeur | Hpt Rahe |
| Adjutant | Oblt Beugler |

**4. STAFFEL**

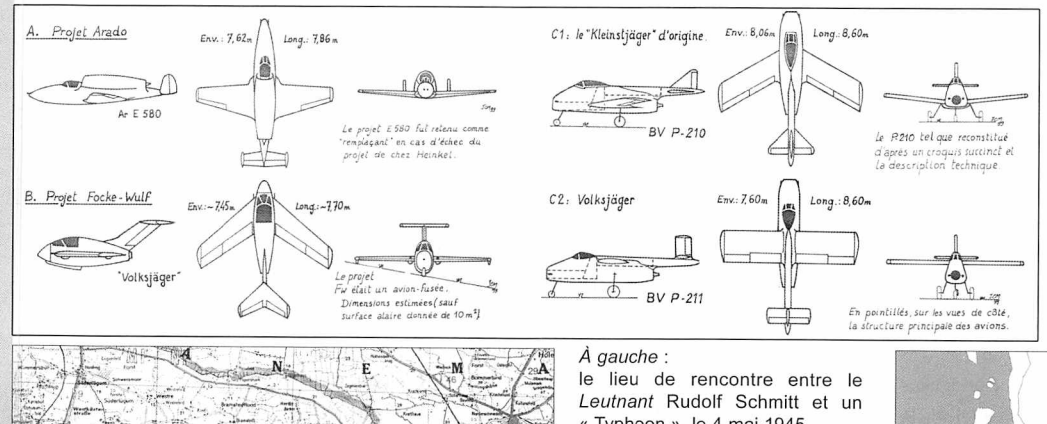
| | |
|---|---|
| Kapitän | Hpt Gallowitsch |
| zbV | Lt Schmidt |
| Fl.Ob.St.Ing. | Neuner |
| Fl.St.Ing. | Müller |
| T.Ob.Insp. | Talinksi et Müller |
| Fl.Ing. | Rademicki |

**5. STAFFEL**

| | |
|---|---|
| Kapitän | Hpt Bergholz |
| zbV | Oblt Pilz |

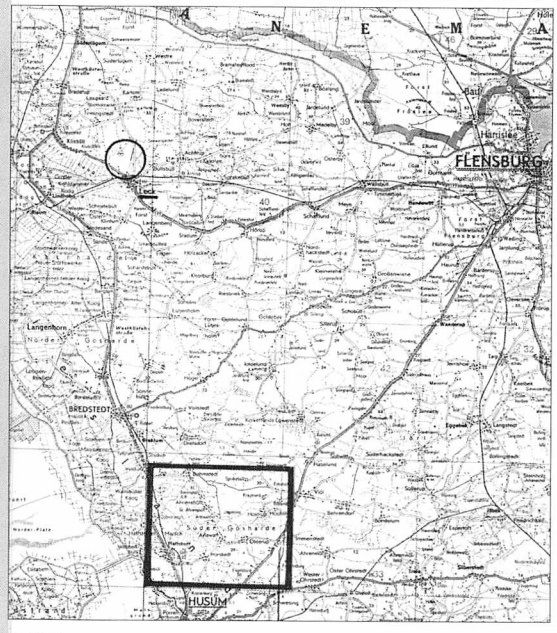
**6. STAFFEL**

| | |
|---|---|
| Kapitän | Oblt Zipprecht |
| zbV | Lt Werth |




*En haut* :
l'auteur et la rédaction tiennent à remercier Thomas Hampel pour l'autorisation de publier la liste des pertes concernant le He 162.

*Ci-contre* :
les projets concurrents au Heinkel He 162 dans le cadre du programme *Volksjäger*.
Le lobbying de Ernst Heinkel, qui n'hésitera pas à se faire appuyer par Hitler lui-même, fera pencher la balance en faveur de son modèle 8-162.
À gauche, les projets Arado et Focke-Wulf, à droite, les deux projets Blohm+Voß, dont celui du « chasseur minimal ». Dessins de l'auteur.




*À gauche* :
le lieu de rencontre entre le *Leutnant* Rudolf Schmitt et un « Typhoon », le 4 mai 1945.
Le carré a été tracé selon les indications portées par le pilote allemand sur son carnet de vol.

*À droite* :
carte du nord de l'Allemagne et du sud du Danemark, montrant les principaux lieux cités dans l'article, concernant la région du Schleswig-Holstein.

avion était le « 2 jaune ».

Pour cette date, il existe au sein des archives de la RAF un rapport de combat [*voir fac-similé en page 14*] rédigé par le *Flying Officer* Geoff Walkington du N° 222 *Squadron*, qui, sur le Tempest SN185, revendique la destruction d'un « *avion ennemi non identifié* », à empennage bidérive, teinte dominante verte, monomoteur. Seule la mention du dessous jaune pose quelques questions, mais cette teinte jaune des avions allemands a été souvent décrite. La couleur RLM 76 provoquait-elle une illusion d'optique ? L'heure de l'action, donnée par Walkington, est 12h20 et le lieu, l'aérodrome de Husum, à 30 km au sud de Klintum. Un autre chercheur situe bien l'action à Klintum et donne Kirchner « descendu au décollage ».

Walkington a-t-il réellement descendu Kirchner ? C'est très probable, et même quasiment certain :

a) les erreurs de lieu étaient relativement fréquentes (et corrigées après les premiers rapports);

b) l'avion ennemi était à une altitude de 300 m environ, ce qui est normal pour un avion en train de monter après avoir décollé, quand il fut repéré pour la première fois par Walkington, lui-même à une altitude de 150 m environ;

c) l'action se déroula en montée et virage. Tout est logique.

Près de Husum était stationnée la JG 400 sur Me 163. La confusion ne semble pas possible au vu de la description de l'avion revendiqué par Walkington : il s'agit bien d'un Heinkel 162.

La seconde perte partage les avis, car deux dates sont en compétition, si l'on peut s'exprimer ainsi :

1) le 26 avril 1945, où l'on déplore la perte de l'*Unteroffizier* Rechenbach qui, selon deux témoins, l'*Oberleutnant* Demuth et le *Stabint.* Siegfried, aurait descendu un avion anglais avant de tomber « en vol d'instruction » près de Leck, selon certains, « en combat » près de Hohenwarte (Danemark), selon d'autres. La *Flak* réclama également cette victoire sur l'avion anglais. En tout cas, d'après un témoignage de deux anciens membres de la JG 1 qui y assistèrent, un pilote anglais subit un interrogatoire au casino de Leck et fut pansé par les médecins de l'unité, les Dr. Strück et Ohlen.

2) le 30 avril 1945, où le *Leutnant* Rechenberg aurait été descendu à la suite d'un combat contre des Spitfire près de Wismar, à environ 200 km à l'est de Leck. Ce combat concerne quarante unités possibles de Spitfire basées à cette époque en Allemagne... Toutefois, Rechenberg en réchappa, puisqu'on le retrouve au tableau d'effectif de la JG 1, le 4 mai 1945. La similitude des patronymes peut expliquer la confusion.

Une autre victoire sur un He 162 fut revendiquée au 12th *Photo Reconnaissance Squadron* du 10th PRG, par un pilote de F-6 Mustang [11].

Kirchner et Rechenbach sont tous deux enterrés au cimetière de Leck.

Parallèlement à ces pertes opérationnelles, le He 162 eut à souffrir de nombreux problèmes et les accidents furent relativement fréquents, surtout liés à des pannes d'alimentation en carburant. Pour son vol n° 609 du 20 avril, à bord du « 7 blanc », Rudi Schmitt indique : « *évacuation par parachute* ». A-t-il utilisé le siège éjectable monté en série sur le *Spatz* ?

Quoi qu'il en soit, et quoi que chacun puisse en penser, une chose apparaît certaine : le petit « moineau » a bel et bien connu le baptême du feu.

En partance pour la France, le « 5 jaune » au triple insigne (Wk.Nr. 310012 - ?).
Cet appareil était un A-1, comme le montre le camouflage typique des productions des Mittelwerke, et surtout la taille de l'orifice du canon MK 108.

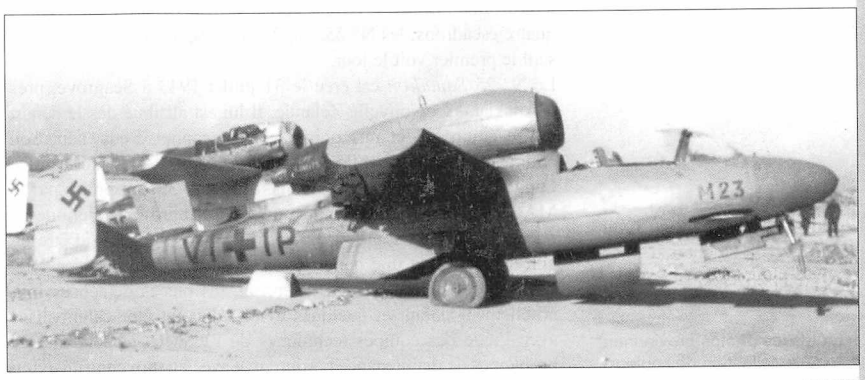
## LE CHASSEUR POPULAIRE

À l'exemple de la 12. *SS-Panzerdivision* « Hitlerjugend », qui fut engagée dans la bataille de Normandie dès le 6 juin 1944, il avait été envisagé une « *Sondergeschwader* » (escadre spéciale), également baptisée « Hitlerjugend », au sein de laquelle n'auraient volé que des pilotes opérationnels membres de la Jeunesse hitlérienne. La formation devait en être assurée par le NSFK (corps aérien du parti nazi). À l'été 1944, Hitler instaura le *Volkssturm* (soulèvement ou levée en masse populaire) pour redresser la situation incertaine de l'Allemagne. Cet ordre fut complété par celui du *Generaloberst* Alfred Keller, chef du NSFK : « *Si vous ne pouvez pas abattre votre ennemi, alors, abordez-le !* ».

Le NSFK était surtout composé de pilotes de planeurs. Pour faire l'économie d'un apprentissage de pilotes complets sur avion à moteur, il fut donc envisagé, en parallèle avec le planeur de chasse Blohm+Voß BV 40, de faire voler les pilotes du NSFK sur le Messerschmitt Me 163, surnommé « la *Flak* volante », qui n'était, dans l'esprit de certains, qu'un planeur à moteur. Ils avaient trouvé le vrai « chasseur populaire » ! Une école fut même ouverte au centre de vol du NSFK à Trebbin, dans le secteur de Postdam. Mais ceci est une autre histoire.

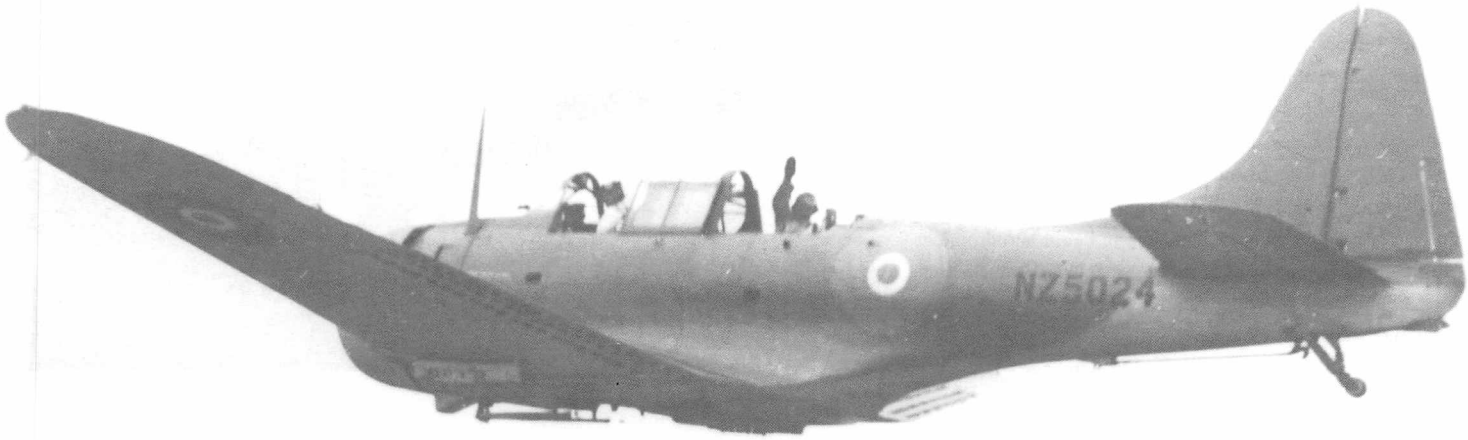
**L'auteur tient à remercier Philippe Couderchon pour son aide efficace et spontanée.**

[11] À la date du 13 avril 1945, le *2nd Lieutenant* Guy F. Cary, appartenant au 15th *Tactical Reconnaissance Squadron* (10th *Photo Reconnaissance Group*, US 9th *Air Force*) a revendiqué un mystérieux Heinkel He 118 endommagé au sud d'Altenburg. Or, il existe une petite ville du nom d'Altenburg, à 3 km au nord-est de Bernburg, donc des usines Junkers, qui ne furent pas occupées avant le 18 avril. Il est possible que sa victime soit en fait un He 162 en vol d'essai ou de convoyage dans les parages de Bernburg. [NDLR]




Le M23 (VI+IP), portant le Wk.Nr. 220006, photographié à Münich-Riem, en juin 1945. Derrière, le M20 (VI+IM, Wk.Nr. 220003). Ces deux modèles A-2 ont été produits par Heinkel à Hinterbrühl.
C'est peut-être la présence de ces deux appareils sur la base de la JV 44 qui a donné naissance à la légende de l'équipement partiel de cette unité en He 162.
Il reste que rien ne prouve que ces deux appareils n'ont pas été apportés par le III./EJG 2 de Heinz Bär.
(Archives J.V. Crow)

# SBD chez les Kiwis




**C.F.L. Jenks**
**(AHSNZ)**
**Adaptation Ph. Listemann**

*SEULS PILOTES non-Américains (avec les Français) à avoir utilisé le SBD Dauntless en opérations, les Néo-Zélandais en feront un usage assez court. Au terme d'un entraînement très poussé, ils arrivent au front fin mars 1944 où ils ne resteront que huit semaines.*

*This New Zealand training flight shows a No 25 Squadron SBD-4 (NZ5024) over Espiritu Santo.*

Le N° 25 *Squadron* de la Royal New-Zealand Air Force (RNZAF) et sa première monture, le SBD Dauntless, restent uniques dans l'histoire de cette force aérienne. Cet escadron ne fera qu'un seul tour d'opération sur ce type d'appareil dans la fameuse région de Rabaul, dans le Pacifique, intégré aux forces américaines. Si les Néo-Zélandais sont nombreux à combattre en Europe au sein des forces du Commonwealth, les événements qui surviennent dans le Pacifique après décembre 1941, les mettent aux premières loges et les obligent également à participer activement aux campagnes qui se déroulent dans la région. Ils sont présents du début jusqu'à la fin, finissant par représenter une force d'une vingtaine d'escadrons opérationnels en août 1945. Avec les Français en 1944-1945, les Néo-Zélandais sont les seuls pilotes non-américains à utiliser le SBD en opérations.

## OBJECTIF RABAUL

L'idée d'équiper la Nouvelle-Zélande de Dauntless remonte à février 1943. À cette époque, les forces alliées sous le commandement du général McArthur sont bien implantées sur l'île de Bougainville et sur la partie occidentale de la Nouvelle-Bretagne, permettant de mettre en deux feux la place forte japonaise de Rabaul. Malgré la pression permanente et les attaques des Alliées tout au long de l'année de 1943, Rabaul reste à la fin de l'année une place forte redoutable, quoique amoindrie. Comme un assaut direct aurait mobilisé trop de forces terrestres et maritimes avec un coût humain déraisonnable, au début de 1944 est prise la décision de neutraliser Rabaul par l'utilisation accentuée des forces aériennes en attendant l'offensive finale. C'est dans ce contexte que les Dauntless des « Kiwis » vont être engagés. En vue de standardiser le matériel avec les forces américaines avec les lesquels les Néo-Zélandais vont lutter, le « *Slow But Deadly* » (1) est choisi dès le départ pour équiper quatre escadrons, les N° 25, 26, 27 et 28 *Squadrons*. Finalement, seul le premier voit le jour.

Le N° 25 *Squadron* est crée le 31 juillet 1943 à Seagrove, près d'Auckland en Nouvelle-Zélande. Il lui est attribué dès le départ douze équipages et une poignée de personnel d'entretien. Son commandement est confié au *Squadron-Leader* T.J. MacLean De Lange. Ses neufs premiers avions, des SBD-3, sont prêtés par le MAG-14 (2) de l'USMC, qui se trouve à Seagrove en période de repos. Les avions fournis par les Américains sont loin d'être en bon état et il faut une bonne semaine pour voir le premier SBD effectuer un premier vol. De surcroît, les pièces détachées font cruellement défaut et quelques avions doivent être cannibalisés avec l'aide des équipes techniques de l'USMC. Cependant, les problèmes de maintenance perdurent et avec en moyenne un avion sur trois prêts à voler, l'entraînement initial s'en ressent durement. Par conséquent, d'autres SDB-3 sont demandés et à la fin septembre, l'escadron se trouve avec 17 Dauntless en dotation (3).

## L'ENTRAÎNEMENT

Bon an, mal an, le programme d'entraînement se poursuit et le complément d'équipages mutés arrive. Aucun personnel néo-zélandais n'a alors d'expérience sur des bombardiers en piqué. Les premiers pilotes viennent d'unités de coopération avec l'armée ou d'unités de second ligne. Plus tard, ils sont rejoints par des pilotes frais émoulus des écoles. Quant aux mitrailleurs, la plupart arrivent directement du Canada où ils viennent de terminer leur formation; les autres, issus des unités de bombardement ou de patrouille côtière, entament un nouveau tour d'opérations. Après un « *ground school* » poussé, la partie vol peut enfin commencer sérieusement. Pour devenir pilote opérationnel sur Dauntless, un minimum de 60 heures est requis. Le programme comprend des séances de bombardement en piqué, très impressionnantes pour les équipages (en particulier pour les mitrailleurs tournant le dos au sens de la marche) avec un piqué à 75°, le bombardement en semi-piqué (45°) ne nécessitant pas la sortie des freins aérodynamiques, les attaques à basse altitude, comprise entre 500 et 1 500 pieds (150 à 500 mètres), entraînement au tir (pilote et mitrailleur), vol en formation et navigation de jour et de nuit. Après ce programme en vol chargé, qui se termine en janvier 1944, les équipages n'en ont pas fini pour autant. Ils partent pour Swanson pour un stage de maniement des armes et de techniques de guerre en jungle.

Une fois cet entraînement terminé, les Néo-Zélandais se préparent à l'étape suivante : l'entraînement opérationnel sous le climat tropical, qui doit se dérouler sur le terrain de Pallikulo sur l'île de Espiritu Santo dans les Nouvelles-Hébrides (aujourd'hui Vanuatu). Déjà, le personnel au sol a rejoint sa nouvelle base en vue de préparer l'arrivée du personnel navigant. Les équipages du N° 25 *Squadron* quittent la Nouvelle-Zélande le 30 janvier 1944, laissant tout leur matériel, puisqu'ils doivent toucher une version améliorée du SBD, le *dash* 4 (4). Après neuf heures de vol à bord de Lochkeed Lodestar et de Douglas Dakota du N° 40 *Squadron* de la RNZAF, le personnel navigant arrive à destination. L'entraînement reprend dès le lendemain avec un peu plus de bombardements en piqué, de vols en formation et de tirs avec les armes de bord et aussi quelques vols aux instruments. C'est au cours de l'une de ces séance de vol aux instruments, le 11 février 1944, que le SBD-4 NZ5037 (ex-BuAer 06953) est perdu avec son équipage, le *Flying Officer* A. Moore et le *Flight Sergeant* J.K. Munro. Malgré des recherches intensives menées dans les jours

Un SBD-4 (NZ5024) du N° 25 *Squadron* au cours d'un vol d'entraînement au-dessus d'Espiritu Santo.

(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur).

qui suivent, l'avion et l'équipage ne seront pas retrouvés (5). L'entraînement se poursuit tout au long du mois et culmine avec des sorties fictives avec les unités de l'USMC (MAG-11, MAG-12, MAG-21), où les avions néo-zélandais représentent une petite partie de formations qui comprennent parfois plus de cent avions. Vers la fin du mois de février, le N° 25 *Squadron* commence à toucher des SBD-5 tout neufs (6) en lieu et place des SBD-4 touchés d'occasion et un peu usés. Ces derniers sont rendus aux Américains au début du mois de mars. À ce moment-là, l'entraînement est terminé à proprement dit et l'escadron est prêt à être engagé en opération. Tout d'abord prévu pour la fin de février, l'entrée en action est repoussée au 22 mars, car le terrain avancé qui est destiné aux « Kiwis », Piva sur l'île de Bougainville est menacé constamment par les tirs d'artillerie japonais. Pendant ces quelques jours, les aviateurs volent très peu, uniquement pour garder la main.

Une photo assez rare montrant un SBD-3 portant à la fois un numéro de série néo-zélandais (NZ208) et les cocardes américaines.
Wigram (Nouvelle-Zélande), 23 septembre 1943.

**L'ENTRÉE EN ACTION**

Finalement, le 22 mars, l'ordre est donné de plier armes et bagages pour Piva, via Henderson Field (Guadalcanal). Le N° 25 *Squadron* fait le voyage en deux échelons de neuf SBD, guidés par des PV-1 du N° 9 *Squadron* (RNZAF). Après cinq heures de vol, les Néo-Zélandais arrivent à leur terrain d'escale, mais l'arrivée ne se fait pas sans casse, puisque à l'atterrissage, le *Flying Officer* B.N. Graham quitte la piste et entre en collision avec une citerne d'huile. L'avion, le NZ5055 (ex-BuAer 36923) est réformé. Le lendemain, le premier échelon atteint Piva, sans incidents; le deuxième arrive le 24 mars.

À peine arrivé, le *Squadron Leader* Maclean de Lange veut faire entrer son unité en action sans attendre le deuxième échelon. Les Néo-Zélandais vont commencer timidement dès le 24 mars. À 6h15, MacLean de Lange et son mitrailleur décollent pour effectuer la première sortie opérationnelle du N°25 *Squadron*, un réglage d'artillerie. Cette sortie n'est cependant pas représentative des missions à venir. L'objectif des SBD des Néo-Zélandais comme de ceux de l'USMC sont les environs de Rabaul et ses nombreux terrains d'aviation. Les missions spécifiques aux SBD sont le bombardement en piqué des positions ennemies puis le mitraillage de ces dernières, pour permettre aux TBF Avenger des Américains et Néo-Zélandais (7) de faire un passage pour bombarder en vol horizontal les pistes d'aviation qui constituent en fait l'objectif principal. D'un point de vue tactique, le N°25 *Squadron* dépend du *Strike Command* du COMAIRSOLS (8) qui regroupe aussi les escadrons de l'USMC et de l'US Navy. Son tour d'opération est normalement de six semaines comme celui des unités américaines, mais il en fera finalement huit. L'effort quotidien demandé au *Squadron Leader* MacLean De Lange par les Américains est de rendre disponible douze SBD pour chaque mission.

Les missions types qui attendent les « Kiwis » sont des sorties qui doivent durer entre trois heures et demie et quatre heures de vol. Pour des raisons météorologiques (nébulosité croissante avec la journée), les sorties ont lieu généralement le matin. La charge de bombe est classique pour le SBD, soit une bombe de 1 000 lb (450 kg). À quelques occasions, des bombes de 100 lb (45 kg) seront portées sous les ailes. Bien qu'à cette époque, l'opposition de la chasse japonaise soit nulle, elle reste néanmoins possible et une couverture de chasse est à chaque fois prévue quoique très allégée (8 avions en général).

**PREMIÈRE PERTE**

Au cours de cette journée du 24 mars, deux sorties supplémentaires de courte durée sont organisées, l'une à 14h15 et l'autre à 17h10, à chaque fois avec six avions. Tous les avions rentrent à la base sains et saufs, mais le l'avion du *Flight Sergeant* N.L. Kelly (NZ5062) revient avec un impact d'armes légères dans la dérive. Avec l'arrivée du 2ème *Flight*, la montée en puissance peut se faire et les missions de succèdent régulièrement. Déjà, le 30 mars, les « Kiwis » guident pour la première fois le dispositif d'attaque allié. Ils le feront à plusieurs reprises au cours de leur tour d'opérations. Le 1er avril, l'escadron exécute déjà sa centième sortie opérationnelle et, le 2 avril, les Néo-Zélandais utilisent pour la première fois des bombes à fragmentation de 125 lb (57 kg) mais connaissent des problèmes au retour. Les avions du *Flight Sergeant* L.H. Jolly (NZ5054) et du *Sergeant* P.R.B Symonds (NZ5059) atterrissent avec leurs bombes encore accrochées et elles explosent au toucher des roues. À part Jolly, tous les autres membres d'équipage sont blessés et les avions sont suffisamment endommagés pour être déclarés irréparables après inspection. La conséquence immédiate de cet incident est que ce type de bombes, jugé peu fiable, ne sera plus utilisé par les Néo-Zélandais. Le 4 avril, l'escadron connaît sa première perte, quoique de manière accidentelle. Envoyés pour aller chercher des avions de remplacement, les *Flying Officers* L.A. McLellan-Symonds et B.N. Graham et G.C. Howie se perdent sur le chemin du retour et, avec l'arrivée du mauvais temps, ils se retrouvent dans une situation périlleuse. C'est par pure chance ou instinct que les pilotes retrouvent les côtes de Nouvelle-Bretagne (tenues par les Japonais), qui leur permettent de modifier leur cap. Graham et Howie atteignent Piva après la tombée de la nuit, sans McLellan-Symonds. C'est à ce point crucial de changement de cap que McLellan-Symonds a quitté la formation pour des raisons non élucidées. Plus tard, un message radio est reçu de McLellan-Symonds indiquant qu'il va tenter un amerrissage proche d'une île. Malgré le déclenchement rapide des services de secours, on ne le retrouvera pas. On apprendra après la guerre, qu'il a été capturé par les Japonais et interné dans le camp de prisonniers de Tunnel Hill Road. Il y décèdera le 25 mai suivant de toxémie.

Le 8 avril, les « Kiwis » réalisent une performance. Envoyés en deux formations bombarder des positions d'artillerie japonaises,

Le commandant du N° 25 *Squadron*, le *Squadron-Leader* T.J. McLean De Lange (à droite), en compagnie de son mitrailleur, le *Flying Officer* L.T. Sewell, sur l'aile de leur SBD-5 (NZ5057). Cette photo a probablement été prise à Espiritu Santo, entre février et mars 1944.

Départ en mission du N° 25 *Squadron* depuis le terrain de Piva, sur l'île de Bougainville. Au premier plan, le NZ5062, qui survivra à la guerre et terminera sa carrière en Californie dans les années soixante-dix.

alors qu'ils font partie d'un dispositif comprenant 48 SBD, les Néo-Zélandais sont crédités de cinq des six coups au but constatés, laissant le dernier aux Américains. Tous les jours, le N°25 *Squadron* est appelé à faire des sorties sur Rabaul et les environs et seuls quelques jours de mauvais temps permettent aux équipages d'avoir un peu de répit.

À partir de la mi-avril, la chance abandonne provisoirement les « Kiwis ». Tout commence le 16 avril. Ce jour-là, un des SBD perd sa bombe au décollage, mais n'explose pas, provoquant finalement plus de peur que de mal. Le lendemain c'est une mauvaise journée pour le N° 25 *Squadron*. Le NZ5050 (ex-BuAer 36898), avec comme équipage le *Pilot Officer* G.H. Cray et le *Flight Sergeant* F.D. Bell, est porté disparu. Il est vu la dernière fois au-dessus de l'objectif volant à grande vitesse. Il a probablement été abattu par la DCA qui était très intense ce jour là. Les dégâts ne s'arrêtent pas là, puisque le NZ5058 (ex-BuAer 36928) du *Sergeant* A.C.L. Forsberg rentre à la base fortement endommagé par l'artillerie antiaérienne. L'avion est réformé, vu l'importance des dommages. Les sorties se succèdent quasi quotidiennement et le tour d'opérations des Néo-Zélandais touche à sa fin. Malheureusement, un dernier appareil est perdu au cours de l'une des dernières missions. Le 10 mai 1944, lors d'une sortie sur des positions d'artilleries japonaises près de Lakunai, les « Kiwis » rencontrent l'une des réactions les plus violentes de la DCA de ces dernières semaines. Le NZ5051 (ex-BuAer 36908), piloté par l'équipage *Flight Lieutenant* J.W. Edwards/*Warrant Officer* L.A. Hoppe, touché probablement par la défense antiaérienne japonaise juste après le largage de sa bombe, s'écrase dans les eaux de Greet Harbour. L'équipage est tué sur le coup. C'est un coup dur, alors que les Néo-Zélandais vont plier bagages dans une semaine. Une dernière mission est entreprise le 17 mai et le N° 25 *Squadron* quitte la zone le 20 mai pour Renarde Field (Russel Islands) où les équipages doivent remettre leurs avions aux Américains. Le lendemain ils s'envolent à bord de Dakota pour la Nouvelle-Zélande et un repos bien mérité.

Opposite page, top:
*Rare view of a Dauntless wearing a temporay RNZAF serial. NZ208 visited RNZAF station Wigram on September 23, 1943, the only Dauntless to do so.*

Opposite page, bottom:
*No 25 Squadron CO, Sqdn-Ldr T.J. McLean De Lange, and his gunner, F/O L.T. Sewell, and SBD-5 NZ5057. This photograph is thought to have been taken at Espiritu Santo, between February 11, 1944 (when the new SBD-5s were athorized for issue) and March 22, when No 25 Squadron moved forward to Bougainville.*

Above:
*SBDs of No 25 Squadron taxiing for an operation from Piva (Bougainville island). The nearest aircraft is NZ5062, which, against all odds, survived the war and turned up in California in the '70s.*

Below:
*When NZ5055 was written off at Henderson Field on March 22, 1944 on the move forward, it was eventually replaced with NZ5064. It is carrying the same artwork as NZ5055 (the panel on which it is painted is easily removable and may have been salvaged from NZ5055).*

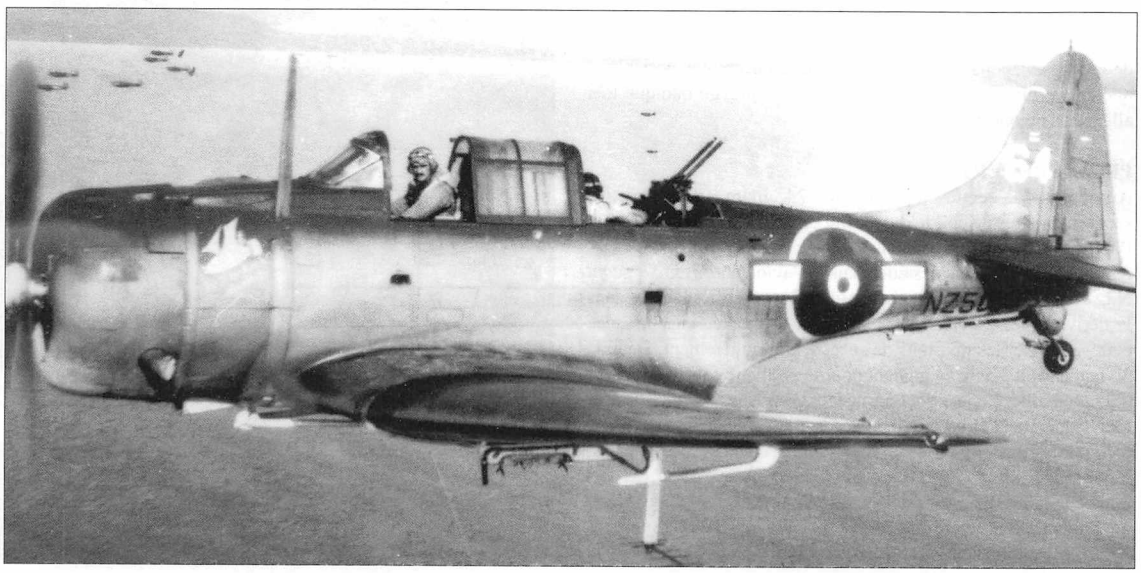
## LE BILAN

Après huit semaines de combat intensifs, l'escadron a réalisé 530 sorties représentant 1 750 heures de vol de guerre. Il a largué 280 tonnes de bombes, tiré 108 000 cartouches de 12,7 mm et 217 000 cartouches de 7,62 mm. En contre-partie, il a perdu deux avions du fait de l'ennemi et trois en opérations. L'escadron est dissous officiellement à la fin du mois de mai 1944. Le SBD est de toute façon obsolète et ne constitue plus un avion d'attaque de première classe, il n'y a donc plus de raisons de le maintenir en première ligne. Le N° 25 *Squadron* est reconstitué sur F4U Corsair le 30 octobre de la même année et il revient à Guadalcanal en décembre 1944 pour effectuer d'autres missions. La plupart des pilotes survivants à cette première campagne referont un tour d'opérations sur Corsair au sein de l'un des huit *Squadrons* néo-zélandais équipés de cet appareil à la fin de la guerre. Deux des pilotes en question, le *Flying Officer* R.F. Johnson, ancien *Captain* du NZ5049 et le *Flying Officer* G.C. Howie (NZ5048), perdront la vie avant le 15 août 1945, date de la fin de la guerre dans le Pacifique (9).

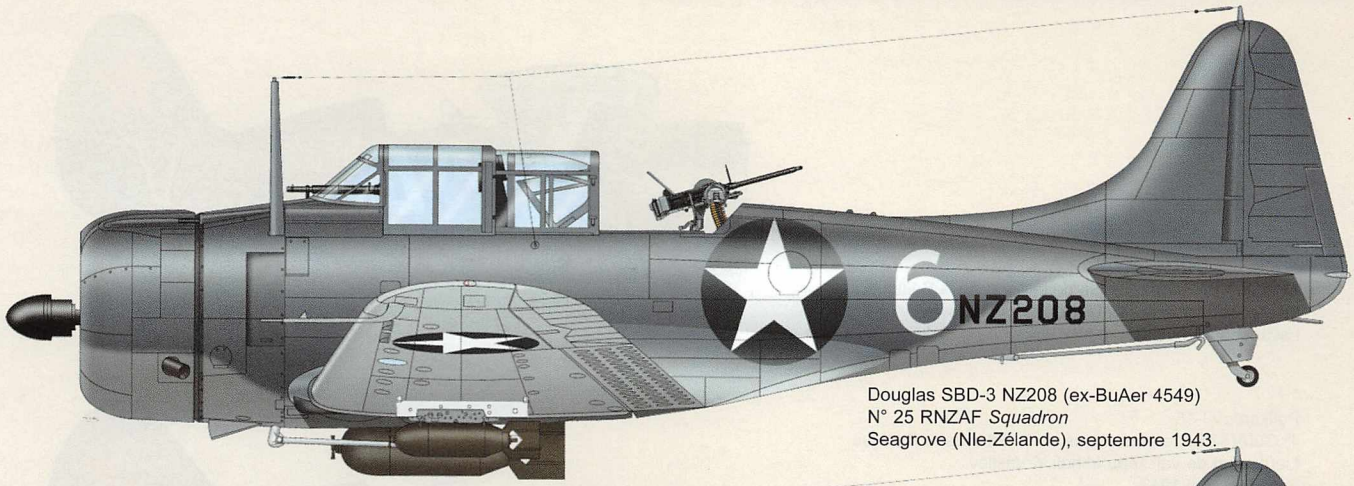
## NOTES

(1) « Lent mais mortel » : traduction très libre des pilotes américains de SBD (Scout-Bomber Douglas). Lent, il reste néanmoins efficace au combat et très résistant aux coups et les pilotes américains témoigneront d'une certaine affection pour cette machine pourtant démodée.
(2) MAG : Marine Air Group.
(3) Au total, 18 SBD-3 sont pris en compte et immatriculés NZ205-222, puis NZ5001-5018 en novembre 1943. Le NZ211 (ex-BuAer 03219) s'écrase au cours d'un vol d'entraînement le 13 septembre 1943 près de Waiku. Les deux membres d'équipage, le F/O W.D. McJannett, pilote et le Sgt D.M.J.Cairns, radio-mitrailleur périssent. Le NZ211 fut réimmatriculé NZ5007, malgré sa radiation des listes de contrôle.
(4) Vingt-sept avions immatriculés NZ5019-5045.
(5) En 1987, l'épave sera retrouvée à une cinquantaine de kilomètres de Santo, et par la suite restaurée. Aucune trace de l'équipage n'a pu être trouvée, ce qui laisse à penser que l'avion a été abandonné en vol.
(6) Vingt-trois avions immatriculés NZ5046-5068.
(7) Les Néo-Zélandais ont deux escadrons équipés de TBF-1C Avenger, les N° 30 et N° 31 *Squadrons* qui combattent aux côtés des Américains. Ils sont utilisés en opérations en parallèle avec les SBD et connaissent les mêmes missions. Ces deux escadrons se succèdent à Guadalcanal et sont utilisés jusqu'au milieu de 1944. Les Néo-Zélandais perdent huit Avenger et 18 membres d'équipage tués au combat pendant leur tour d'opérations.
(8) COMAIRSOLS : *COMmander-AIR-SOLomonS*, commandement américain.
(9) Tous les deux comme pilotes du N° 16 *Squadron*, Johnson le 15 janvier 1945 à bord du Corsair NZ5283 et Howie le 13 juin 1945 à bord du Corsair NZ5394.

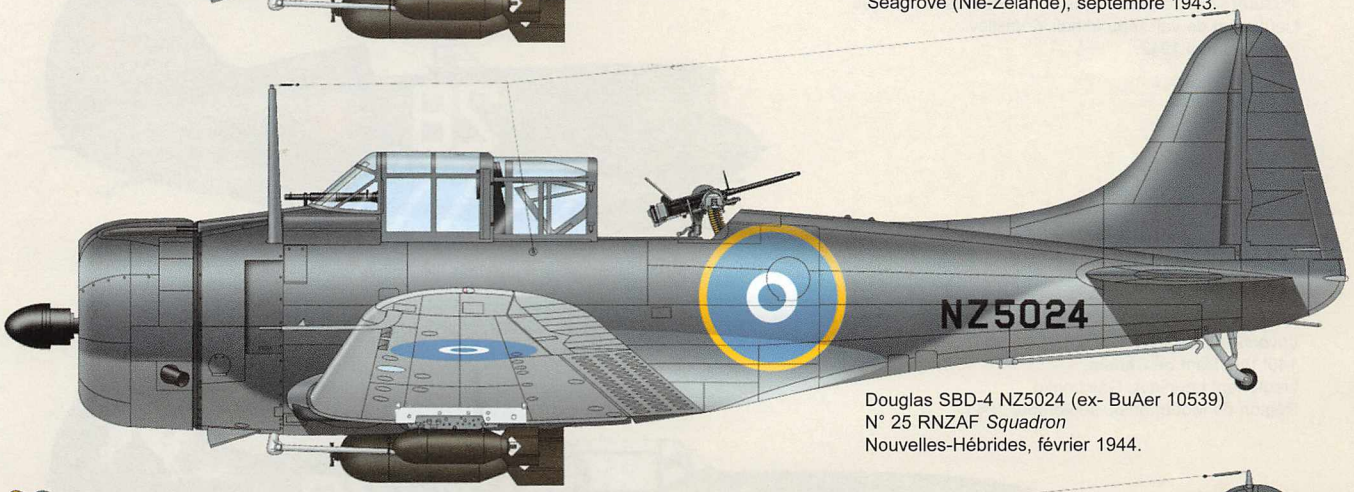
**Sources complémentaires**
*FOR YOUR TOMMORROW*, Errol W. Martyn, Vol.2 1943-1945, Volplane Press Publication (1999). (Le volume 1 couvre les pertes humaines de la RNZAF 1915-1942).
*Special thanks to Ronald C. Brazier of AHSNZ for his valuable help.*



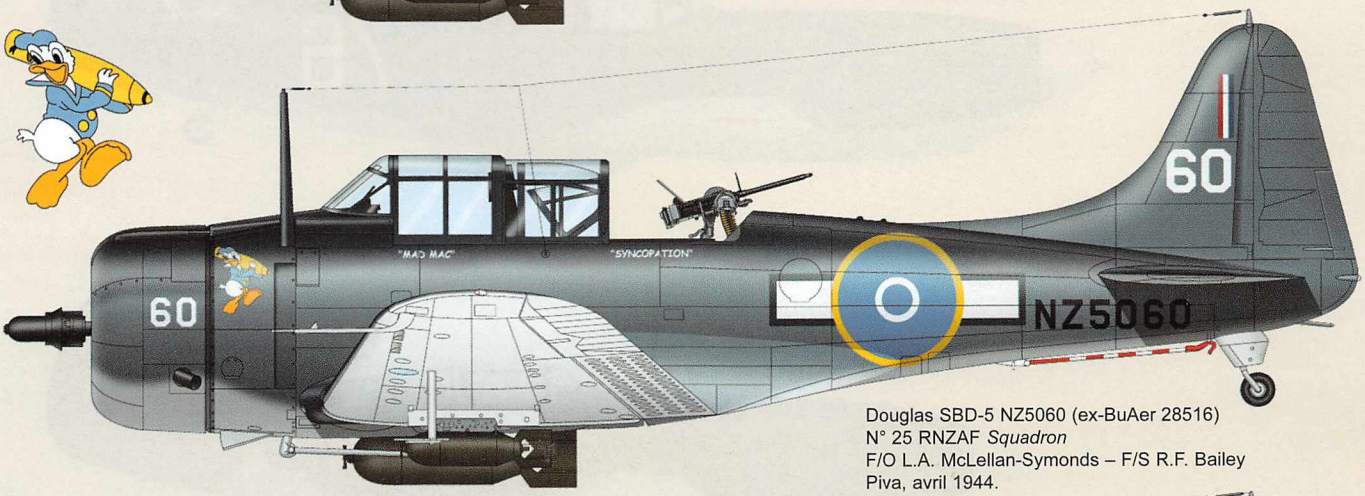
Le NZ5064, que l'on voit ici, a remplacé le NZ5055, accidenté à Henderson Field lors de l'arrivée de l'escadron, le 22 mars 1944. Cet appareil a repris l'insigne personel du NZ5055 et l'on peut penser que le panneau sur lequel il était peint a été transféré sur la nouvelle machine.



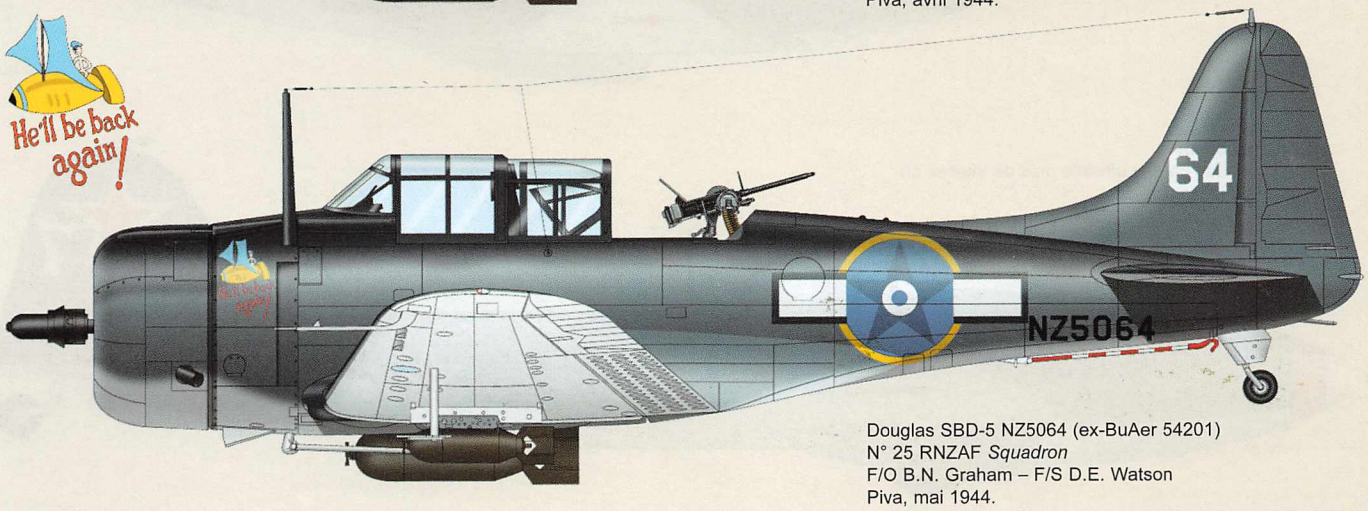

Douglas SBD-3 NZ208 (ex-BuAer 4549)
N° 25 RNZAF *Squadron*
Seagrove (Nle-Zélande), septembre 1943.




Douglas SBD-4 NZ5024 (ex- BuAer 10539)
N° 25 RNZAF *Squadron*
Nouvelles-Hébrides, février 1944.

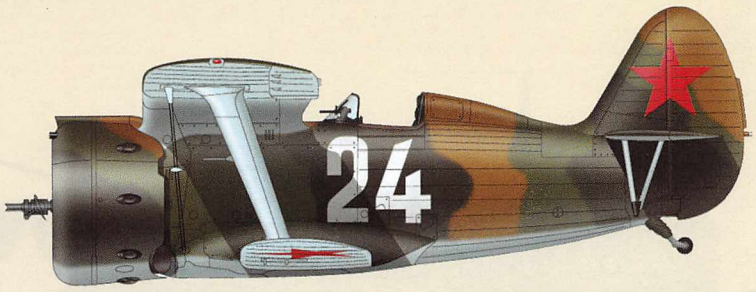



Douglas SBD-5 NZ5060 (ex-BuAer 28516)
N° 25 RNZAF *Squadron*
F/O L.A. McLellan-Symonds – F/S R.F. Bailey
Piva, avril 1944.

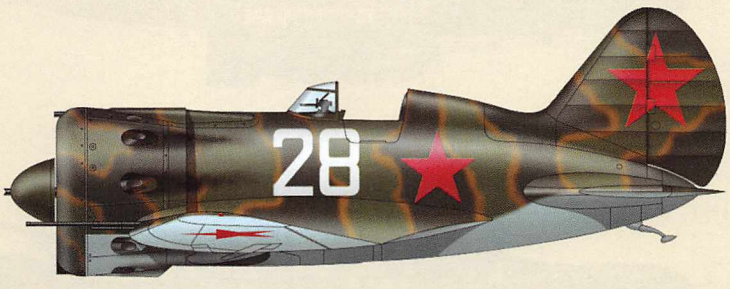



Douglas SBD-5 NZ5064 (ex-BuAer 54201)
N° 25 RNZAF *Squadron*
F/O B.N. Graham – F/S D.E. Watson
Piva, mai 1944.

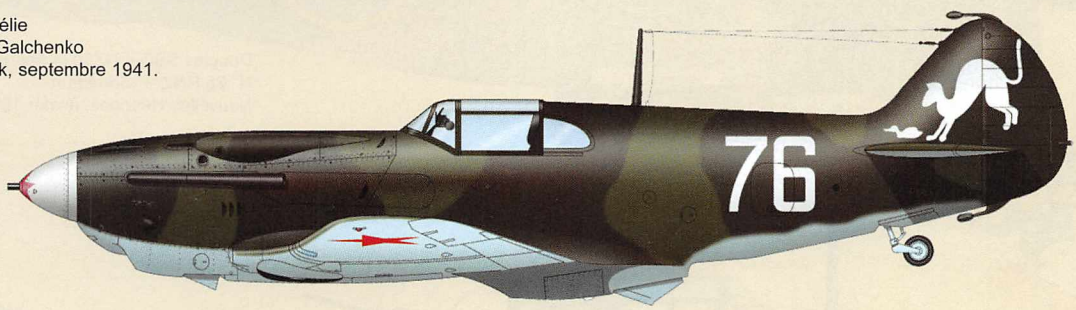
© P-A. Tilley - 12.99



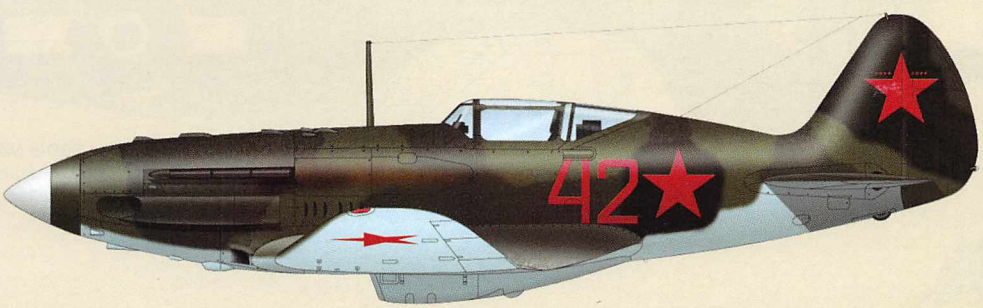

Polikarpov I-153
71e IAP-KBF, aéronautique de la flotte de la Baltique
Lieutenant de vaisseau Constantin V. Solovev
Lavansaari (Finlande), août 1942.



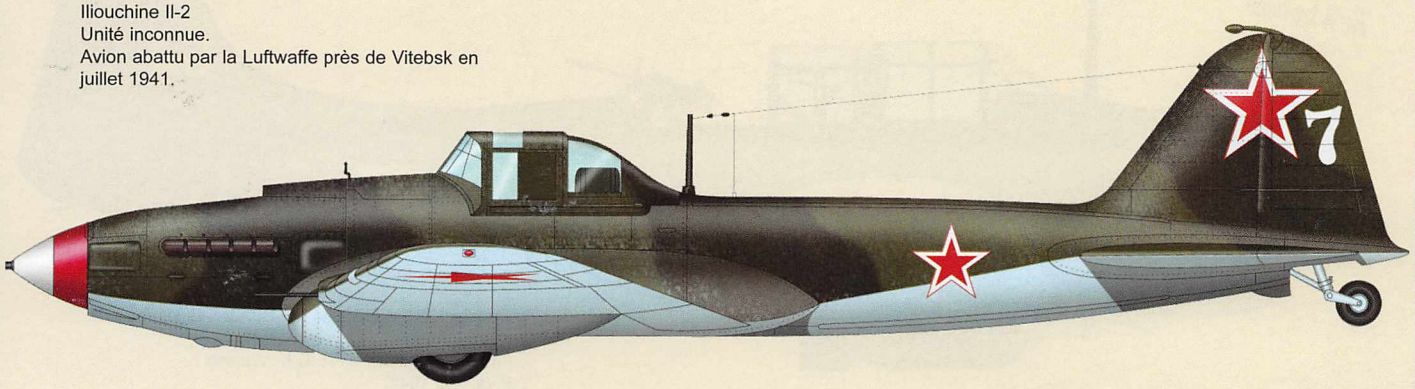

Polikarpov I-16
4e GuIAP-KBF, aéronautique de la flotte de la Baltique
Lieutenant de vaisseau Mihail Y. Vasilev
Finlande, mai 1942.




Lavochkine LaGG-3
145e IAP, front de Carélie
Lieutenant Leonid A. Galchenko
Région de Mourmansk, septembre 1941.




Mikoyan-Gourevitch MiG-3
7e IAP, front de Léningrad
Septembre 1941.




Iliouchine Il-2
Unité inconnue.
Avion abattu par la Luftwaffe près de Vitebsk en juillet 1941.

© P-A. Tilley - 01.00

# Désastre en Russie

Harold Stockton Jr.

*AU SOIR DU 22 juin 1941, les Allemands dénombrent la destruction de 1 489 avions soviétiques au sol et 322 en combat aérien. Ces chiffres paraissent si ahurissants que l'OKW les fait vérifier deux fois ! De là à penser que l'URSS a perdu la guerre, il n'y a qu'un pas, que les Allemands franchissent allègrement. Et pourtant, la réalité est bien différente. La Luftwaffe, en fin de compte, n'aura fait qu'anticiper le travail des Soviétiques : éliminer les avions obsolètes pour laisser la place à ceux de la nouvelle génération.*

L'invasion de l'Union Soviétique, « opération Barbarossa », fut déclenchée le 22 juin 1941. L'*Oberkommando der Wehrmacht*, le haut commandement de l'armée allemande, avait toutes les raisons de tabler sur une victoire rapide et écrasante. En l'espace de trois semaines suivant l'entrée en guerre, des *Armiie* (armées) et *Frontovoe* (fronts) soviétiques entiers avaient été purement et simplement balayés. En d'autres termes, tout semblait faire de cette campagne de Russie la déroute militaire la plus totale des temps modernes. Mais comment un tel désastre pouvait-il ainsi frapper une nation qui, à cette époque, possédait l'armée la plus nombreuse au monde ?

Cependant, contrairement à une idée communément répandue, les armées soviétiques ne se contentèrent pas de déposer les armes et de se rendre. Toutes les formations terrestres et aériennes ne furent pas totalement détruites quelques heures après le début des hostilités. Bien au contraire, les forces armées allemandes subirent de lourdes pertes face à la résistance féroce et héroïque des combattants soviétiques. Il est exact que la Luftwaffe détruisit plus de 9 000 avions de la *Voyenno-Vozdushnyye Sily* (ou V-VS, armée de l'Air), principalement au sol, en quelques semaines. Il est aussi exact qu'au cours des six premiers mois de la guerre, les Soviétiques perdirent 4 473 820 hommes, sur un effectif de 4 901 800 au début du mois de juin 1941. Quatre mois plus tard, les pertes s'élevaient à 6 328 592 hommes. Sans son incroyable capacité de mobilisation de ses ressources humaines et industrielles, l'Union Soviétique se serait effondrée en quelques semaines. Mais, dès le déclenchement des hostilités, pas moins de 5 millions d'hommes furent immédiatement mobilisés. Ce que les Allemands craignaient le plus venait de se produire...

On peut se demander comment l'une des plus puissantes armées du monde a pu se retrouver dans une telle situation. De nombreuses causes ont été mises en avant par les historiens aéronautiques pour expliquer la faillite et l'incapacité de l'appareil militaire russe à contrer la menace allemande. La plupart de ses causes remontent directement à Joseph Staline lui-même. Sans être erronée, cette explication est quelque peu réductrice.

Sans aucun doute, l'impréparation de l'URSS à la guerre peut être attribuée à Staline, mais de nombreuses autres causes concomitantes ont contribué à ce désastre. Mises bout à bout, elles eurent un effet cumulatif qui seul, peut réellement expliquer l'ampleur des dégâts.

Malheureusement pour l'URSS, les Allemands ont attaqué les premiers, six mois avant que Staline et son état-major ne

Scène typique des premières semaines de la guerre à l'Est, des centaines de carcasses jonchent les terrains de campagne soviétiques. On voit sur ce cliché toute une escadrille de I-15bis clouée au sol par l'avance allemande. Bien que la localisation de ces cimetières soit toujours un exercice compliqué, il est probable que le reportage que nous reproduisons ici ait été fait dans le sillage de la XVI[e] armée allemande, quelque part entre la Prusse Orientale et Ostrov. (ECPA)

soient prêts à en faire autant. Staline peut être rendu coupable des coupes sombres pratiquées dans le corps des officiers de l'armée au cours de ses fameuses purges. Il peut aussi être blâmé pour sa passivité alors que tous les rapports secrets provenant d'Allemagne indiquaient l'imminence de la guerre. Pourtant, aucune de ces causes suffit à elle seule à expliquer la raison pour laquelle l'URSS a failli perdre la guerre avant même qu'elle soit déclenchée.

Mais alors, qu'est-ce qui a permis aux Allemands de remporter autant de victoires au cours de l'année 1941 ? L'Allemagne était-elle aussi puissante qu'on le pensait après ses rapides succès à l'Ouest ? La Manche et la RAF avaient empêché l'invasion de l'Angleterre. Un tel scénario pouvait-il se répéter en Russie au cours des derniers mois de 1941 ? En fait, ce fut exactement ce qui se passa. Cette fois, ce ne fut pas la Manche, mais un obstacle aussi insaisissable qu'immatériel : *Rodina*, la Mère-Patrie. Pour mieux comprendre ce qui s'est réellement passé au cours des phases initiales de ce conflit et illustrer l'intensité des combats sur le nouveau front Est, nous prendrons l'exemple d'une zone du front particulière.

Par les accords secrets figurant au pacte de non-agression germano-soviétique, l'URSS avait obtenu l'annexion d'un tiers de l'ancien territoire polonais. Lorsque le partage fut effectué, le 28 septembre 1939, un important saillant se projetait au nord de la rivière Bug, à l'intérieur du secteur allemand. Le plan d'attaque allemand prévoyait de faire porter l'effort principal contre ce saillant, au nord de la Bug. En raison de la topographie particulière de la région, les Allemands avaient besoin de contrôler les deux routes principales reliant Varsovie à Bialystok et à Minsk. À Minsk, les deux routes se rejoignaient et conduisaient à la trouée de Vitebsk, une percée de cent kilomètres de large entre la Dvina Occidentale et le Dniepr. Si les Allemands parvenaient à s'en rendre maîtres – ce qu'ils feront – la route de Moscou leur serait grande ouverte. Mais, avant, il leur fallait sécuriser les deux routes qui menaient à Vitebsk.

**Les terrains soviétiques étaient à la fois trop près du front et trop loin des dépôts.**

À l'intérieur du saillant, les Soviétiques avaient déployé les 10[ème] et 11[ème] *Armiie*, appartenant au District militaire spécial occidental. Ces deux armées étaient appuyées par les 9[ème], 10[ème] et 11[ème] *Smodnaïa* (*smeshannaïa*) *Aviatsionnaïa Diviziya* (ou SAD, division aérienne mixte) de la V-VS. Ces trois unités devaient subir les plus lourdes pertes de toute la V-VS au cours de la première semaine de guerre.

Une étude des opérations de la 9[ème] SAD permettra de mieux comprendre pourquoi les Allemands ont cru avoir anéanti l'aviation soviétique dans les premières phases de l'invasion. La situation de cette division est typique de celle de la majorité des unités du front, notamment la plupart de ses officiers supérieurs n'étaient pas en fonction depuis plus de six mois. La 9[ème] SAD avait la responsabilité du secteur au sud du saillant, le long de la rive droite de la Bug, et en particulier, de la route nord Varsovie-Bialystok.

Le District militaire spécial occidental disposait de très peu de terrains de campagne aménagés. La NKVD (la police secrète) était seule responsable des bataillons disciplinaires qui bâtissaient toute l'infrastructure pour les forces armées. Le programme comprenait la construction d'un très grand nombre d'ateliers, de dépôts et de terrains secondaires et auxiliaires. Cependant, au 22 juin 1941, la NKVD n'avait pratiquement aménagé aucune base-relais permettant l'acheminement des avions depuis les usines jusqu'aux bases du front. Les rares terrains de campagne effectivement aménagés par la NKVD étaient situés beaucoup trop près des lignes et ils se révélèrent vulnérables aux premières attaques aériennes de la Luftwaffe ainsi qu'au pilonnage de l'artillerie allemande.

Par manque d'endroits aménagés pour disperser ses avions, la V-VS fut contrainte de les parquer en masse sur

*A typical scene of the Eastern Front during the opening phase of the war, a whole squadron of I-15bis fighters was pinned down by the swift German advance. Though it is always difficult to find out where this kind of photographs were taken, we can assume they were taken in the wake of the German XVIth Army, between Eastern Prussia and Ostrov.*

Un Bf 109F du I./JG 3, probablement à Zamocs (Pologne), secteur sud du front, fin juin 1941. (ECPA)

Above:
*A Bf 109F of I./JG 3, probably at Zamocs (Poland), Southern front area, late June 1941.*

un nombre réduit de terrains. Cette situation entraîna des conséquences catastrophiques pour la 9ème SAD, mais aussi pour la quasi totalité des autres unités de première ligne, lorsque les bombardiers allemands se présentèrent dès l'aube du premier jour des hostilités.

Tandis qu'elle bâtissait les aérodromes trop près du front, la NKVD installait les dépôts de la V-VS beaucoup trop loin des terrains. L'éloignement des sources d'approvisionnement empêchait de ravitailler les formations combattantes dans des délais raisonnables. Il faut dire un mot des priorités telles qu'elles étaient gérées par les dépôts. Considérée comme l'épine dorsale des forces armées, l'infanterie était prioritaire pour l'approvisionnement, que ce soit en matériel, carburant ou vivres. Ensuite, venaient dans l'ordre, les unités mécaniques, les blindés, l'artillerie et, en queue de classement, l'aviation.

Rien d'étonnant à ce que la majorité des unités de la V-VS ait connu une pénurie généralisée de pièces détachées, de munitions et de carburant. En ce qui concernait les munitions, les unités furent rationnées à un tiers de leurs besoins quotidiens. Les restrictions en matière de carburant ne permettaient pas d'effectuer plus de deux sorties par avion et par jour.

## Dans la gestion des priorités de l'armée Rouge, l'aviation venait en dernière position.

Selon une étude officielle récente portant sur les causes des pertes aériennes de la V-VS au cours des six premiers mois de la guerre, seuls 31,8 % des avions détruits le furent à la suite d'une action de l'ennemi. Le reste, soit 68,2 %, fut détruit par accident, en général à la suite d'une faute de pilotage. Cette étude officielle attribue ce taux d'attrition à une formation insuffisante des pilotes et à une réduction trop importante du temps d'entraînement. Elle souligne le manque de familiarisation des pilotes avec les avions de modèle récent et une absence totale de discipline à l'entraînement, tant de la part des élèves que des instructeurs. En outre, des défauts de conception et de construction des avions et de leurs équipements contribuèrent pour une bonne part à augmenter le nombre des accidents.

Quel était donc le plan de défense soviétique en cas d'agression allemande ? Selon le plan de mobilisation soviétique, baptisé MP-41 ou « Plan 9 », il devait y avoir trois phases d'opérations distinctes. La première phase prévoyait l'engagement de toutes les forces armées pour la « défense rapprochée ». Aussitôt après avoir arrêté la progression des forces allemandes, toutes les unités soviétiques passaient à la seconde phase, dite de « défense active ». Il s'agissait de contenir les envahisseurs sur les frontières jusqu'à ce qu'ils puissent être détruits ou repoussés par l'action des réserves stratégiques de la V-VS. Cette phase devait également assurer la protection des voies de communication soviétiques des raids aériens allemands. Enfin, la troisième phase, dite de « percée », devait être rapidement mise en application avec l'engagement massif des réserves stratégiques. Pour le malheur des Soviétiques, les Allemands n'attendirent pas

Below:
*Line-up of 4./JG 54 Bf 109Fs at Ostrov, July 1941. This unit was commanded by Oberleutnant Hans Philipp.*

Alignement de Bf 109F de la 4./JG 54 sur le terrain d'Ostrov, en juillet 1941. Cette unité était alors placée sous les ordres de l'*Oberleutnant* Hans Philipp. (ECPA)

L'une des deux mauvaises surprises qui attendaient les armées allemandes : l'Iliouchine Il-2 (l'autre étant le char T-34). Si celui-ci ne représente plus aucun danger, ses petits frères feront peser de lourdes menaces sur les colonnes motorisées allemandes. On note les rails destinés à recevoir les roquettes RS-82 sous la voilure. (ECPA)

le début de l'année 1942, date à laquelle le plan MP-41 aurait dû être mis en place.

Au petit matin du 22 juin 1941, le *Panzergruppe* 3 entra en action au nord du saillant tenu par la 10ème *Armii* soviétique. La poussée s'effectua vers le sud-est, en direction de Novii-Dvor, à l'ouest de Bialystok, à la charnière des 3ème et 10ème *Armiie*, dans la zone impartie à la 9ème SAD. L'offensive allemande coupa les régiments de chasse de la 9ème SAD de leurs bases arrière et isola son unique régiment de bombardement. Dans l'incapacité de mener à bien ses missions de « défense rapprochée » et de « défense active », la 9ème SAD tenta de couvrir les fortifications des unités de la 10ème *Armii* au profit desquelles elle travaillait.

Au sud du saillant, la 4. *Armee* allemande s'enfonça en direction du nord-est et de Mevodi, isolant la 10ème de la 4ème *Armii*. Les efforts conjoints du *Panzergruppe* 3 et de la 4. *Armee* prirent la 10ème *Armii* dans une nasse et neutralisèrent l'éventuel appui aérien dont elle aurait pu bénéficier de la 9ème SAD. Et même lorsque les avions de cette division attaquèrent les colonnes allemandes en marche, ils ne purent pas s'en prendre aux zones où se trouvait le soutien logistique. Les attaques des aérodromes allemands ne furent généralement pas efficaces.

La première unité de la 9ème SAD à entrer en action fut le 129ème *Istrebitel'nyy Aviatsionny Pulk* (IAP, régiment d'aviation de chasse), commandé par le *Major* M. Berkalb. Ce régiment, stationné à Tariovo, à douze kilomètres en arrière du front, disposait de 57 MiG-3 et 52 I-153 pour la chasse diurne. Ces derniers avaient pour mission de protéger les 1er et 5ème corps d'infanterie, tandis que les MiG-3 devaient s'opposer à toute tentative de la Luftwaffe de rompre les lignes de communication. Malheureusement, la plupart des I-153 et MiG-3 furent cloués au sol par des raids de Bf 110 et He 111. Les assaillants, arrivant à basse altitude, arrosèrent les aérodromes de bombes à fragmentation SD-2 et SD-10, détruisant plus des deux tiers des avions soviétiques en état de vol.

## Les chasseurs n'avaient aucune valeur opérationnelle, les bombardiers une capacité limitée.

Le 126ème IAP, équipé de 50 MiG-3 et 23 I-16, connut un sort identique. Basé à Dolybovo, à 22 km du front, ce régiment avait pour mission de couvrir la charnière entre le 5ème corps d'infanterie et le 13ème corps mécanisé.

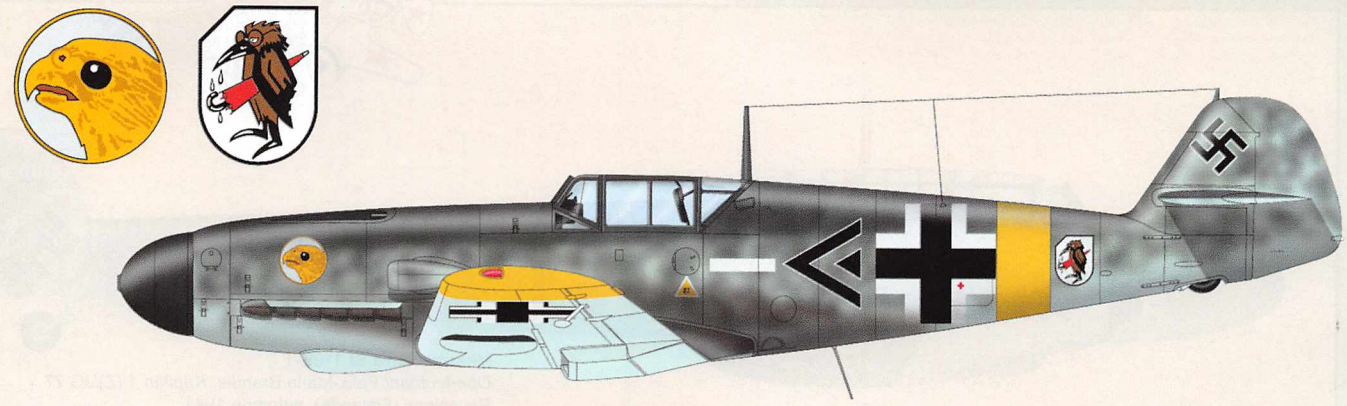
Le 124ème IAP était basé plus en arrière, à Vioske-Maevïetska, soit à quelque 40 km des premières lignes, entre Tariovo et Dolybovo. Avec ses 70 MiG-3 et 29 I-16, ce régiment devait fournir la couverture aérienne sur le flanc gauche du 5ème corps d'infanterie.

Le 41ème IAP occupait le terrain de Sebyryin, situé à une cinquantaine de kilomètres du front. La mission de ses 56 MiG-3 et 42 I-16 était de protéger la zone à découvert entre le 5ème corps d'infanterie et le 6ème corps mécanisé de la 10ème *Armii*.

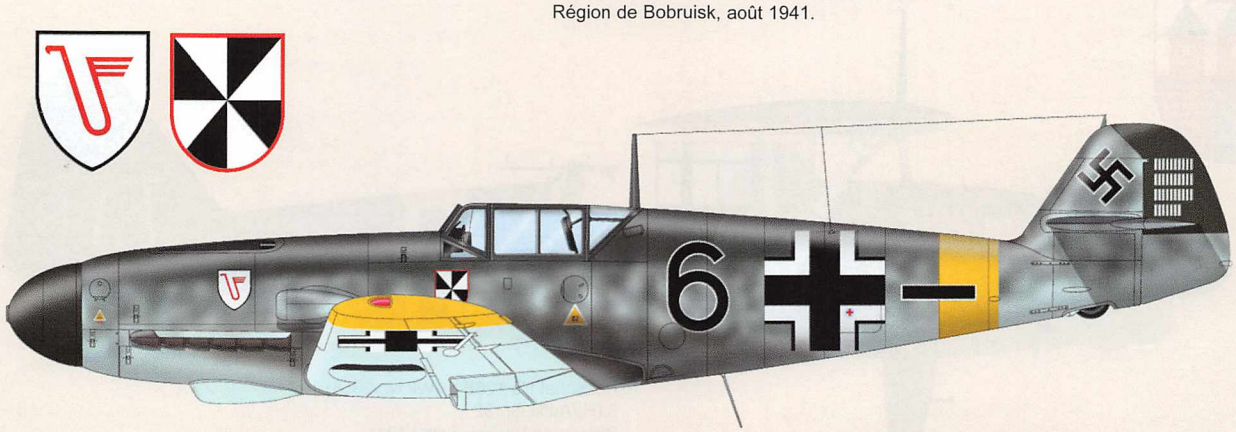
Pour l'appui aérien, la 9ème SAD disposait du 13ème *Smodnaïa* (*smeshannaïa*) *Bombardirochnaïa Pulk* (SBP, régiment aérien mixte de bombardement), équipé de 22 Ar-2 et 29 SB-2M-100. Ce régiment stationnait à Borisov-Yaiena, à environ 70 km du front. Les Ar-2 étaient indifféremment utilisés pour le bombardement en piqué ou le bombardement horizontal. Quant aux SB-2, ils étaient plutôt réservés au bombardement à longue distance. Le 13ème SBP était affecté à la « défense rapprochée » et à la « défense active » des 6ème et 13ème corps mécanisés de la 10ème *Armii*.

Dans quelle situation la 9ème SAD se trouvait-elle le 22 juin 1941 ? Le 31 décembre 1941, le général de brigade aérienne N.F. Naumenko rédigea un rapport sur la capacité opérationnelle du Front militaire spécial occidental (qui avait remplacé le District). Naumenko, qui venait de

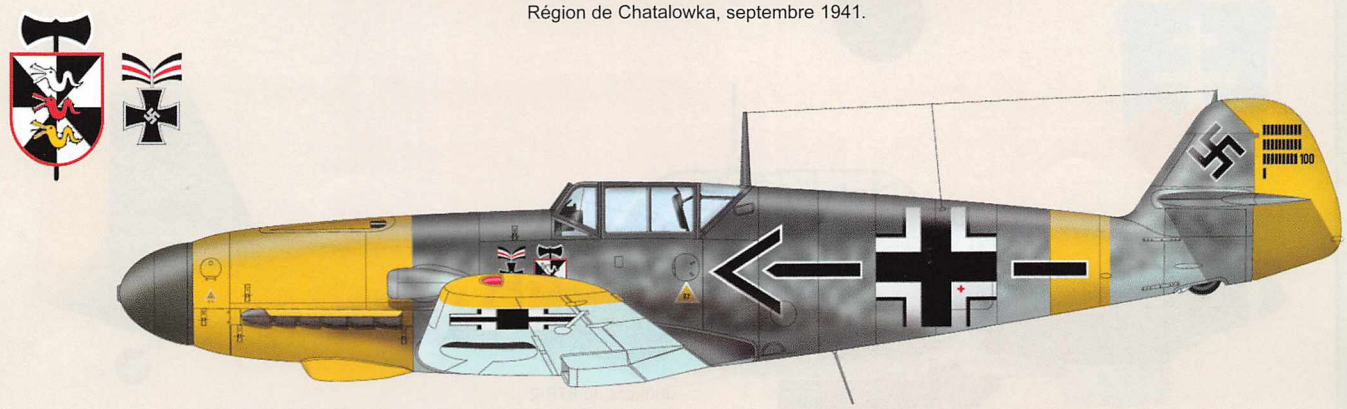
*The Ilyushin Il-2 was a bad surprise for the Germans, who had not expected to meet such a deadly opponent. Though this one is no longer a menace, Il-2s took an heavy toll of tanks and armoured vehicles. Noticeable are the racks for RS-82 rockets underwings.*



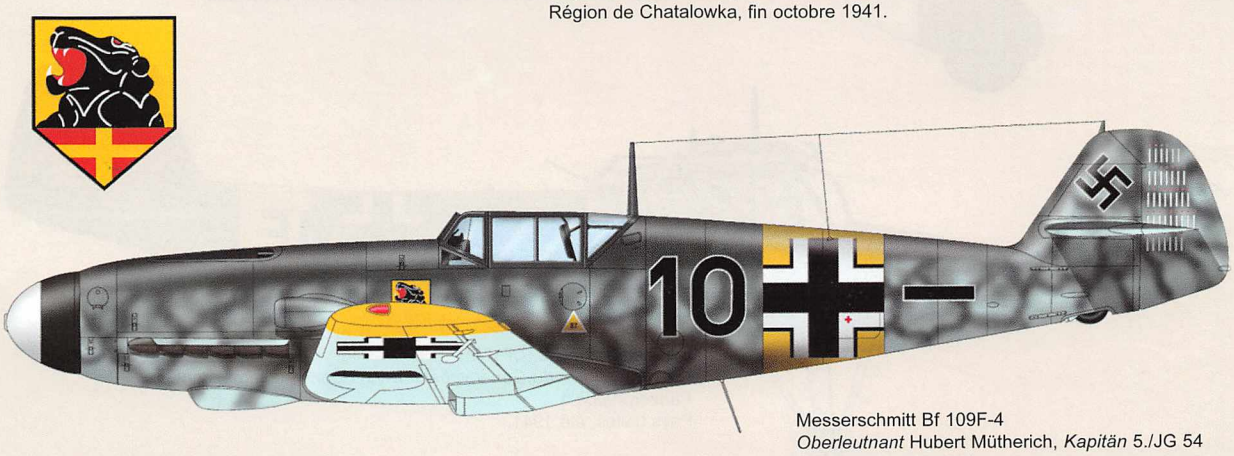
Messerschmitt Bf 109F-4
*Hauptmann* Josef Fözö, *Kommandeur* II./JG 51
Région de Bobruisk, août 1941.



Messerschmitt Bf 109F4
*Hauptmann* Gordon Gollob, *Kommandeur* II./JG 3
Région de Chatalowka, septembre 1941.



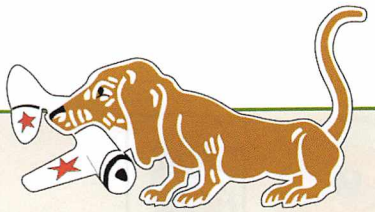
Messerschmitt Bf 109F-4
*Major* Günther Lützow, *Kommodore* JG 3
Région de Chatalowka, fin octobre 1941.

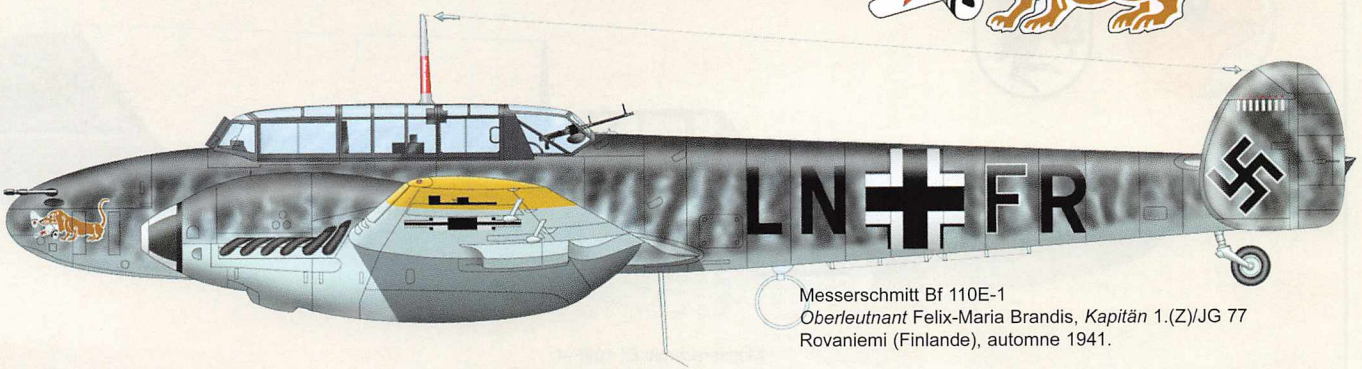


Messerschmitt Bf 109F-4
*Oberleutnant* Hubert Mütherich, *Kapitän* 5./JG 54
Ovsichtchi, août 1941.

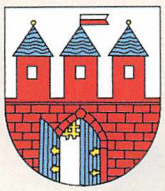
© P-A. Tilley - 12.99

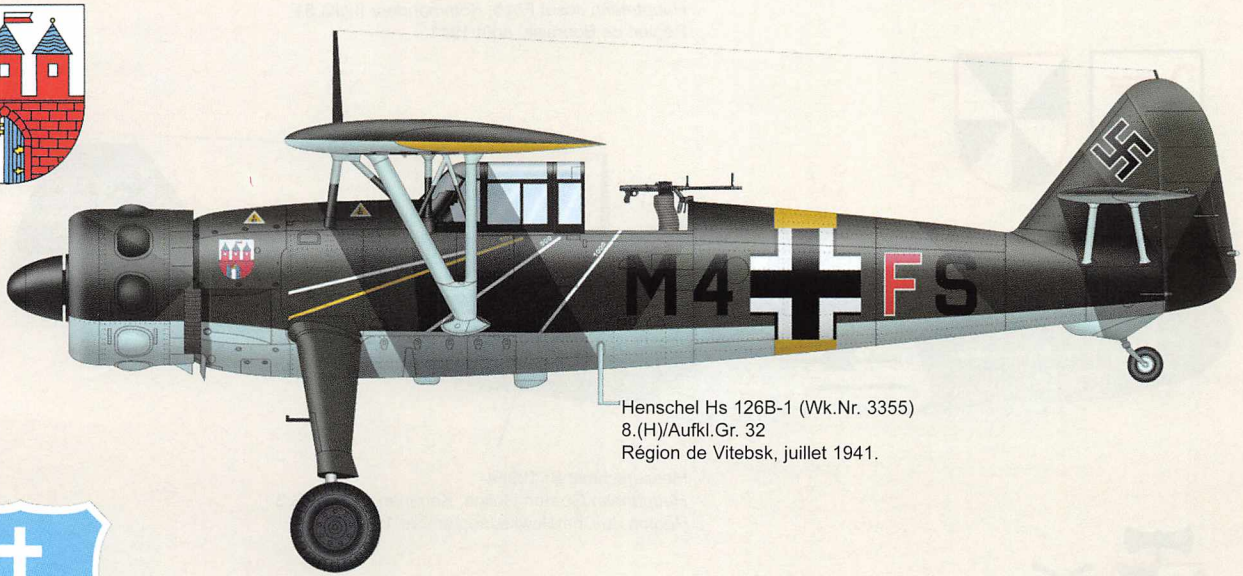
# Russie 1941





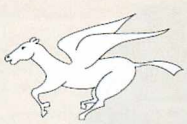

Messerschmitt Bf 110E-1
*Oberleutnant* Felix-Maria Brandis, *Kapitän* 1.(Z)/JG 77
Rovaniemi (Finlande), automne 1941.

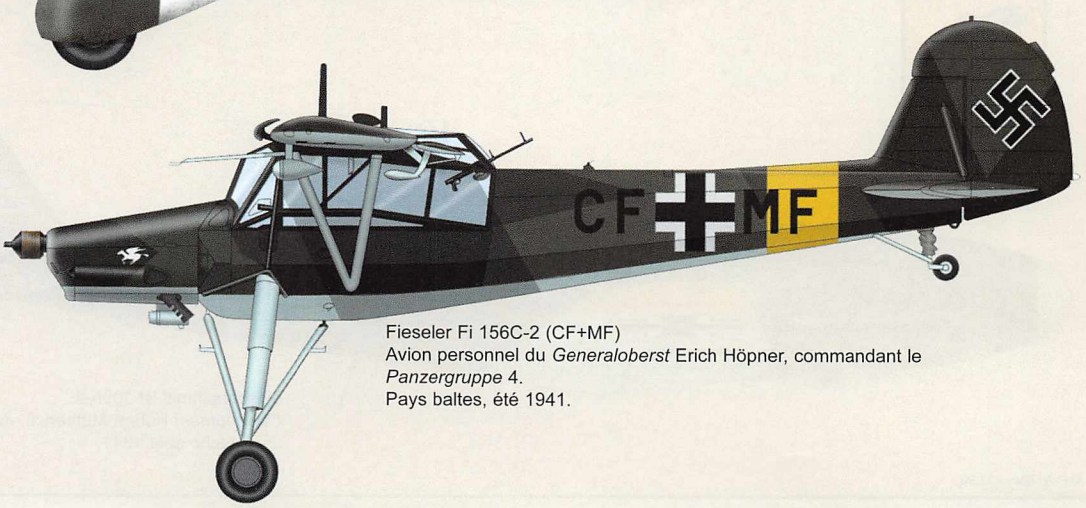





Henschel Hs 126B-1 (Wk.Nr. 3355)
8.(H)/Aufkl.Gr. 32
Région de Vitebsk, juillet 1941.

Junkers Ju 87B-2
*Hauptmann* Ernst-Siegfried Steen, *Kommandeur* III./St.G. 2
Abattu par la DCA soviétique le 23 septembre 1941 au cours d'une attaque contre le croiseur *Kirov*, dans le port de Cronstadt.






Fieseler Fi 156C-2 (CF+MF)
Avion personnel du *Generaloberst* Erich Höpner, commandant le *Panzergruppe* 4.
Pays baltes, été 1941.

© P.-A. Tilley - 12.99

prendre les fonctions de commandant en chef du Front, détailla les huit premiers jours d'opérations. Il en conclut que les unités aériennes du Front occidental étaient totalement inaptes au combat. « *Les chasseurs n'avaient aucune valeur opérationnelle (aucune aptitude au tir et au combat aériens); les bombardiers n'avaient qu'une capacité limitée (faible aptitude au bombardement, au tir aérien et au vol en formation)* ».

Naumenko estima que ses unités ne disposaient que de 140 pilotes qualifiés pour 292 avions (selon les états officiels, les effectifs de la 9ème SAD n'étaient que de 233 chasseurs). Il indiqua que les troupes de diversion allemandes et de la Garde blanche polonaise avaient coupé les liaisons par fil dans le secteur du Front occidental. Fait qu'ignorait alors Naumenko, la responsabilité en incombait à l'artillerie allemande, qui avait bénéficié de coordonnées de tir très précises. Le résultat en fut cependant identique : les unités de la V-VS furent isolées des états-majors et livrées à elles-mêmes.

Le premier jour de l'offensive, le Front occidental perdit 538 avions et revendiqua la destruction de 143 avions allemands. Naumenko indiqua que le second jour, les chiffres des pertes respectives furent établis à 125 et 124. Fin juin, huit jours après le déclenchement des hostilités, les effectifs du Front occidental étaient tombés à 124 chasseurs et 374 bombardiers, que l'on peut comparer aux 1 022 chasseurs et 887 bombardiers alignés la veille de « Barbarossa ».

Un MiG-3 capturé sur le terrain d'Ostrov. Camouflé sous les arbres et une toile, l'appareil semble encore en bon état.
Les Allemands ne chercheront jamais à utiliser les nombreux avions soviétiques capturés. Une partie de ces appareils sera cédée aux Finlandais, les autres terminant leur carrière au pilon.
(ECPA)

## Ce ne fut pas pour autant que la Luftwaffe fut conviée à une promenade de santé.

Malgré les efforts méritoires de quelques pilotes, la 9ème SAD ne pouvait espérer endiguer le flot qui se déversait par les larges brèches dans le dispositif soviétique. Aucune des trois divisions du Front occidental (9ème, 10ème et 11ème SAD) n'eut la moindre faculté de combler ses pertes. Il ne manquait pas que des pilotes qualifiés, mais aussi tout le soutien logistique. Engagées dans la précipitation et la pagaille, les unités aériennes n'eurent droit à aucun égard particulier. Mal ravitaillées en carburant et en munitions, sans possibilité de réparer leurs avions, la 9ème SAD et les autres formations du Front occidental n'avaient aucune chance de s'en sortir.

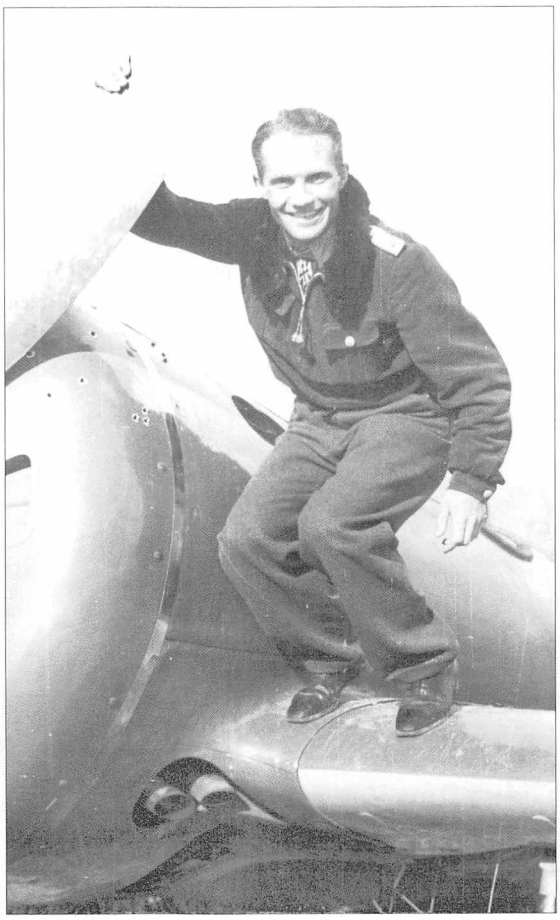
Le 22 juin 1941, trois pilotes du 129ème IAP (A. Sokolov [1], A. Kïeijetseov et V. Nikolaev) revendiquèrent la destruction d'un He 111H de la KG 53. I.I. Ivanova, appartenant également au 129ème IAP, descendit le He 111H-3 de H. Wohlfeil de la KG 55.

Le Ju 88A-4 du *Hauptmann* Max Stadelmeier, *Kommandeur* du II./KG 51, fut abattu par des chasseurs de la 9ème SAD. Il est possible qu'il soit tombé victime de Dimitri V. Kokorev du 124ème IAP, qui revendiqua un avion de ce type à bord de son MiG-3 [2]. Un pilote du 126ème IAP, du nom de A. Yeravlev, revendiqua aussi un Ju 88.

Le Bf 110C-4/B du *Major* Walter Storp, *Kommodore* de la SKG 210, fut percuté volontairement par un I-16 du 129ème IAP, tombé à court de munitions. Ce fut le premier avion allemand victime de la tactique du *taran*, l'abordage en vol. Storp, qui deviendra *General der Kampfflieger*, en fut quitte pour la peur.

Le 129ème IAP revendiqua un autre Bf 110C, celui du *Hauptmann* Johann Schalk, *Kommodore* de la ZG 26, unité alors basée à Suwalki, en Pologne.

Les Ju 87B de la St.G. 77, commandée par le *Major* Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid, bombardèrent les positions fortifiées à l'ouest du saillant, qui étaient occupées par les deux corps d'infanterie de la 10ème *Armii*. Les *Stuka* s'en prirent aux zones situées à l'ouest du 5ème corps d'infanterie et au nord du 1er corps d'infanterie. Peu



Above:
*A captured MiG-3 at Ostrov, in July 1941.*

Below:
*The one that got away! Hauptmann Franz von Werra, then Kommandeur I./JG 53, probably at Byelaya-Zerkow, late July 1941.*

« *The one that got away* », comme l'avaient surnommé les Anglais – celui qui s'est évadé, le *Hauptmann* Franz von Werra, alors *Kommandeur* du I./JG 53.
La photo a été vraisemblablement prise fin juillet 1941 sur le terrain de Byelaïa-Zerkow
(ECPA)

Un Iliouchine Il-4 capturé. Dérivé du DB-3, cet appareil fut certainement le meilleur bombardier moyen dont disposa l'armée Rouge pendant la guerre.

Above:
*A captured Ilyushin Il-4, probably the best all-round medium bomber of the Red Air Force during the war.*

Below:
*The classic Polikarpov I-16 was still widely used when war broke out in June 1941.*

Opposite page:
*Major Günther Lützow, Kommodore JG 3, with his «victory stick». This shot was taken a few days before July 20, 1941, when he was awarded the Oak Leaves, and probably at Byelaya-Zerkow, an airfield shared between Stab/JG 3 and I./JG 53 (this particular negative is on the same reel as von Werra's portrait).*

Le classique Polikarpov I-16 équipait encore de nombreux régiment de chasse lorsque s'ouvrirent les hostilités. Celui-ci semble avoir été mitraillé au sol. (ECPA)

après leur retour à Jassy, en Pologne, les *Stuka* furent bombardés par six SB-2M-100 du 13ème SBP. Le *Hauptmann* Herbert Pabst, commandant la 6./St.G.77, fut témoin de l'attaque. Tout de suite après l'explosion des premières bombes soviétiques, des Bf 109F de la JG 51 ou JG 53 surprirent les SB-2. Le premier bascula sur l'aile et plongea verticalement vers le sol. Un second explosa en vol dans une grosse boule de feu. Immédiatement après, un troisième se retourna et percuta le sol. Bientôt, il ne resta plus que six colonnes de fumée qui montaient vers le ciel. Au soir du 22 juin, 21 des 51 bombardiers du 13ème SBP avaient été abattus aux alentours de cet aérodrome.

Au soir du premier jour de guerre, la 9ème SAD avait perdu 347 de ses 439 avions. La 10ème SAD déplorait la destruction de 180 de ses 231 avions et la 11ème SAD celle de 127 de ses 199 appareils.

Il ne faut pas imaginer pour autant que la chasse allemande a connu une promenade de santé. Les chasseurs de la 9ème SAD ont prélevé leur tribut, parfois d'une manière inattendue. L'*Oberstleutnant* Wolfgang Schellmann, *Kommodore* de la JG 27, fut contraint à un atterrissage forcé après avoir été touché par les débris d'un I-16 qu'il venait de faire exploser [3]. On sait que ce jour-là, les *Starshii Politruk* (officiers politiques) A.A. Artembev et A. Danilov [4], le *Starshii Leitenant* (lieutenant) Kuiyebmine et les *Leitenant* (sous-lieutenants) S.Ja. Artembev, I.I. Droedov et Patsein ont eu maille à partir avec la JG 27.

Le *Hauptmann* Heinz Bretnütz, du II./JG 53, tomba victime d'un chasseur inconnu [5]. M.E. Panfilov du

## La Luftwaffe n'a finalement fait que réformer les vieux avions à la place des Soviétiques !

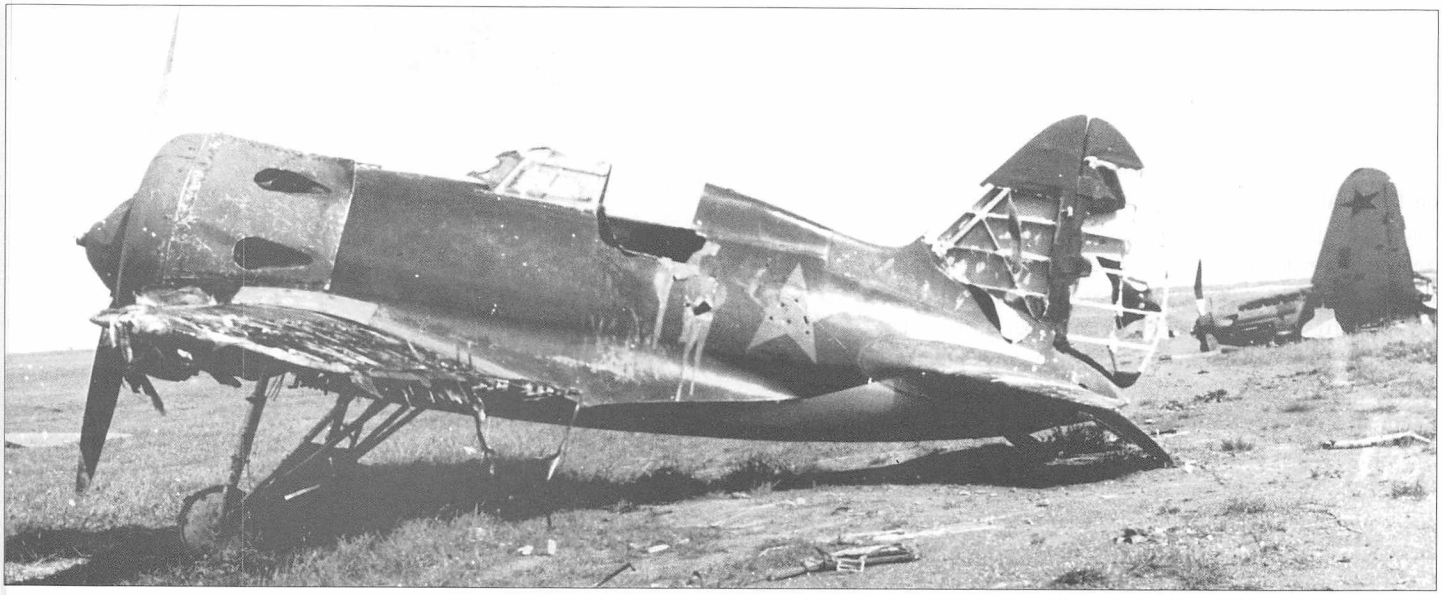
129ème IAP revendiqua un Bf 109 à bord de son MiG-3 dans la région de Bialystok. Un autre Bf 109 fut revendiqué dans le secteur par plusieurs pilotes non identifiés de la 9ème SAD; cette victoire fut partagée entre un I-153, un I-16 et un Po-2.

Le *Leitenant* Y.M. Panfilov, du 126ème IAP, fut crédité de deux victoires en neuf ou dix sorties le 22 juin [6]. N'hésitant pas à attaquer des formations d'une dizaine de Bf 109 ou Bf 110, ce pilote obtint sa deuxième victoire en ayant recours à la tactique du *taran*. Le *Leitenant* Alajeva, commandant la 4ème *Eskadrilli* du 126ème IAP, se fit également remarquer par sa bravoure. Il attaqua et dispersa à lui seul une formation de 23 Ju 88A.

Le *Lieutenant* Sergeï Dolgushin, pilote au 122ème IAP, se distingua en revendiquant un Bf 109 et un Bf 110, bien qu'ayant à chaque fois affronté seul à bord de son I-16 un nombre important de chasseurs allemands [7].

À eux deux, les 124ème et 129ème IAP revendiquèrent la destruction de 17 Bf 109. Les archives allemandes indiquent la perte totale de 6 Bf 109, auxquels il faut ajouter 6 autres endommagés à plus de 60 % et 18 à moins de 60 %. Sur les 11 Bf 110 considérés par les Soviétiques comme ayant été abattus en combat, on trouve la mention dans les mêmes archives de 5 détruits, 1 endommagé à plus de 60 % et 4 à moins de 60 %. En outre, ces deux régiments revendiquèrent 11 Heinkel He 111 abattus et 6 endommagés, ainsi que 7 Junkers Ju 88.

En dépit de ces quelques succès, la supériorité aérienne fut incontestablement acquise par la Luftwaffe. Malgré l'opération défensive stratégique en Biélorussie, qui fut



déclenchée le 22 juin et qui prit les Allemands par surprise, les Soviétiques s'avérèrent incapables de contenir la poussée allemande vers Vitebsk. La seconde ligne de défense fut installée à la trouée de Vitebsk. Cette seconde phase de l'opération de Biélorussie prit fin le 9 juillet et coûta 417 729 hommes, 521 200 armes de petit calibre, 4 779 blindés, 9 427 canons et mortiers et 1 777 avions aux Soviétiques.

La majorité du matériel abandonné aux mains des Allemands était obsolète et si les quantités peuvent sembler importantes, ceci est dû au seul fait que les Soviétiques manquaient alors de moyens de transport soit pour récupérer les avions en panne ou endommagés, soit pour acheminer du carburant qui aurait permis à ceux en état de vol d'être repliés vers l'arrière. Les appareils qui survécurent aux trois premières semaines de la guerre furent simplement abandonnés sur place, faute de moyens pour les mettre à l'abri. Toutefois, ce qu'ignoraient alors les Allemands, c'est le fait qu'ils étaient en train de faire le travail à la place des Soviétiques : passer au pilon les vieux avions avant l'arrivée au front du matériel de la nouvelle génération. Tel l'oiseau phénix, l'aviation soviétique n'allait pas tarder à renaître de ses cendres.

**NOTES**

[1] Anatoli N. Sokolov fut tué le 25.01.1942; il comptait 8 victoires.

[2] Selon T.Polak (*Stalin's Falcons*), il aurait en fait abordé volontairement un Bf 110 à l'aube du 22 juin. Il sera tué le 12.10.1941 avec 6 victoires à son crédit.

[3] Fait prisonnier, il ne sera jamais revu, probablement exécuté par la NKVD.

[4] Andrei S. Danilov revendique quatre victoires le 22 juin. Il est abattu le 9 juillet 1941 et fait prisonnier.

[5] Grièvement blessé, il est fait prisonnier, mais décède de la gangrène le 27 juin après avoir été amputé.

[6] Yevgeni M. Panfilov sera tué le 12.08.42 avec 5 victoires à son palmarès.

[7] Il restera en première ligne pendant la quasi totalité de la guerre, revendiquant un total de 28 victoires, dont 11 avaient été acquises avant février 1942. Héros de l'Union Soviétique en mai 1942.

Le *Major* Günther Lützow, *Kommodore* de la JG 3, se fait remettre son *Abschußstock* (bâton de victoires) à sa descente d'avion. La photo a été prise aux environs du 20 juillet 1941, avant sa remise des Feuilles de Chêne et, selon toute vraisemblance, à Byelaïa-Zerkow, terrain que le *Stab*/JG 3 partageait avec le I./JG 53 (cette photo fait partie du même reportage que celle de von Werra en page 27). (ECPA)


**MAQUETTE PASSION**

**Plus de 70 marques de maquettes, accessoires, photodécoupes, décals, en gammes AVIONS et maintenant BLINDÉS**

***Catalogue contre 3 timbres ou accès direct aux kits disponibles en stock sur MINITEL 3614 KITDIRECT (0,13 F à 0,37 F/mn)***

Paiement possible en 3 fois pour toute commande à partir de 1000 F, nous contacter.

**AÉROGRAPHES AZTEK-TESTORS**
Tête de projection à aiguille intégrée
Facilité de nettoyage sans équivalence
**Aérographe 1000S simple action... 210,00 F**
(buse universelle, godet gravité 10cc, adaptateur bombe à air/compresseur)
**Aérographe 470 double action (coffret bois)..... 960,00 F**
(Corps Aérographe garanti à vie, 4 buses, 3 godets à gravité, 1 godet par aspiration, 2 flacons en verre ø 28 et 33mm, adaptateur bombe à air/compresseur)
**MONDIAL HOBBY**
**Bombe à air..... 66,50 F**

Pour les compresseurs, les frais de port sont facturés à prix coûtant.

**COMPRESSEURS SILENCIEUX JF AIR**
**Compresseur JF Air 15S..... 1 523,00 F**
- volume de la cuve : 1 litre
- fonctionnement continu
**Compresseur JF Air 20S..... 1 890,00 F**
- volume de la cuve : 3,5 litres
- fonctionnement contrôlé par pressostat

**CLASSIC AIRFRAMES 1/48**
Mitsubishi A5M4 Claude 207,oo F
MS.406 Vichy 213,oo F
Fairey Battle 361,oo F
**DRAGON 1/48**
Fw 190D-12 Torpilleur 230,5o F
**EDUARD**
Pfalz D.IIIa version tardive 1/48 94,oo F
Nieuport Ni.23 1/48 94,oo
Albatros D.Va 1/72 49,oo F
**FLASHBACK 1/48**
Aviatik-Berg D.1 141,5o F
Erich Taube 1913 170,oo F
**HASEGAWA 1/48**
Henschel Hs 129B-2 180,oo F
Messerschmitt Bf 109G-10 166,oo F
**REVELL**
Focke-Wulf Ta 154 1/48 259,oo F
Sea Hurricane Mk.IIc 1/72 36,oo F
**TAMIYA 1/48**
Mosquito Armée de l'Air 209,oo F
Fairey Swordfish Mk. I 369,oo F
**ZVEZDA 1/72**
Iliouchine Il-4 85,5o F

**Point de vente Verlinden :**
Toutes les nouveautés en stock
Ouvert du lundi au samedi de 10h à 19h, vente sur place sur RDV
Carte Bleue acceptée à partir de 100 F
Frais de port : -200 F +30 F
200 à 1 000 F + 35 F,
+ 1 000 F franco

**MAQUETTE PASSION**
**11, rue des Champs Blancs 91330 YERRES**
**Tél. : 01.69.48.13.08**
**Fax : 01.69.48.02.31**

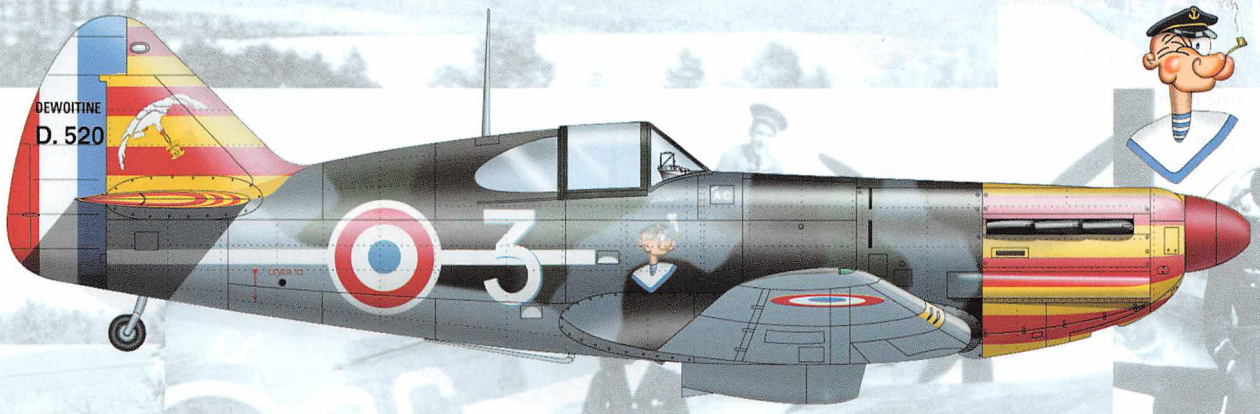
Pour les toutes dernières nouveautés en stock, nous contacter ou consulter le Minitel 3614 KITDIRECT

# Les pilotes de chasse français 39 45

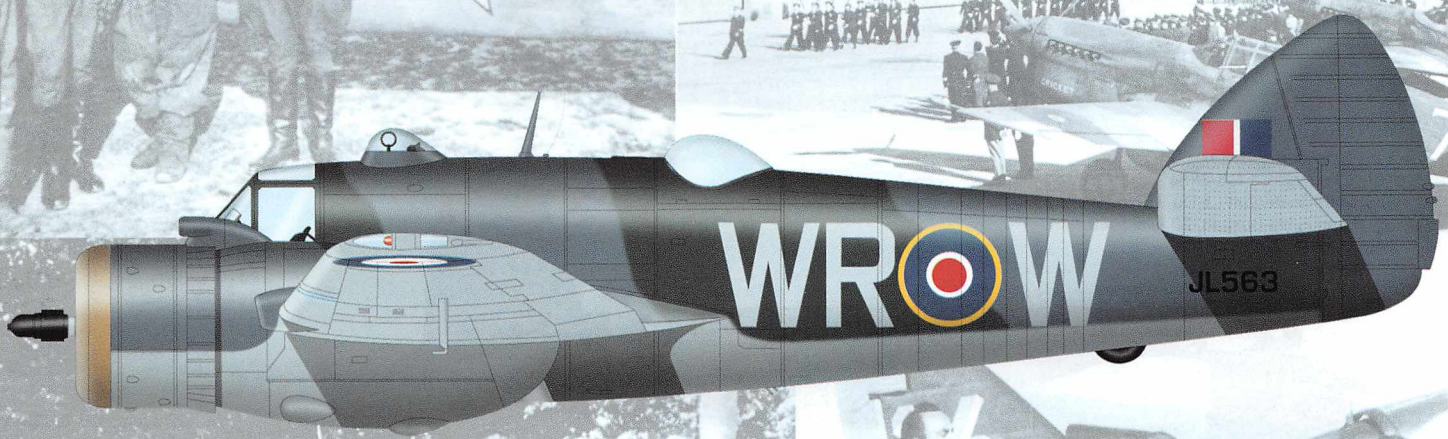
Philippe Listemann
Pierre-André Tilley
Christian-Jacques Ehrengardt

AÉRO EDITIONS

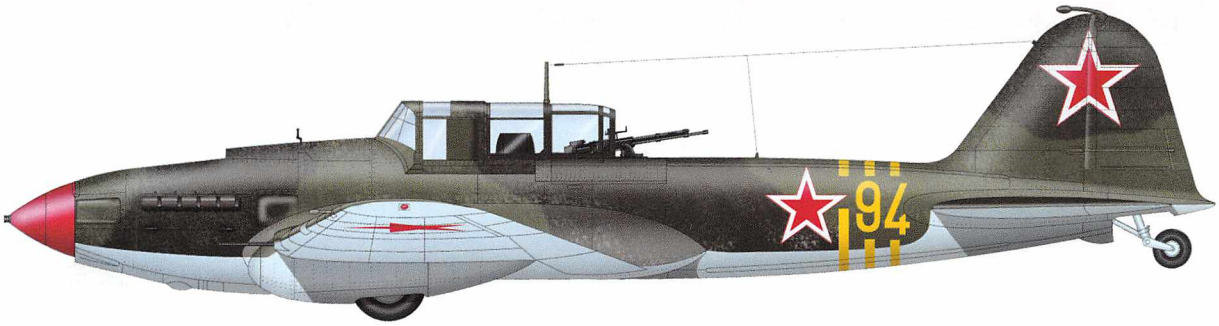
# Vient de paraître



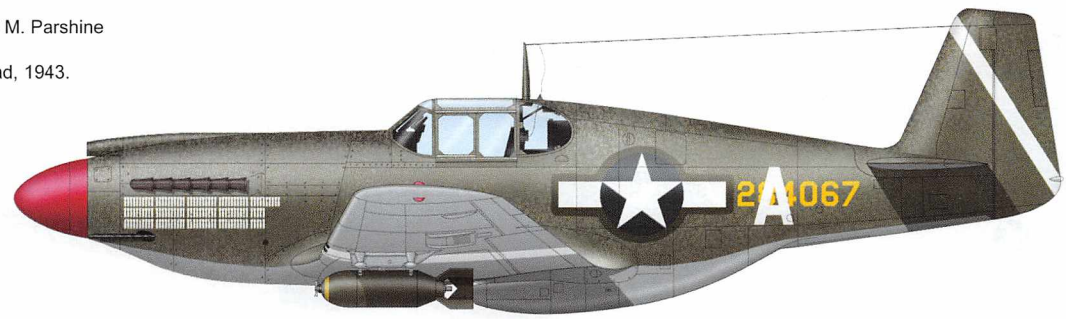

- + 750 pilotes français et étrangers, ayant remporté au moins une victoire homologuée avec l'armée de l'Air, l'aéronautique Navale ou la RAF, entre le 3 septembre 1939 et le 8 mai 1945.
- des biographies détaillées de plus de 50 pilotes.
- + 300 photos, pour la plupart inédites, avec des légendes "musclées".
- 75 profils en couleur.
- 180 pages, grand format (24 x 32), dont 16 en couleur.



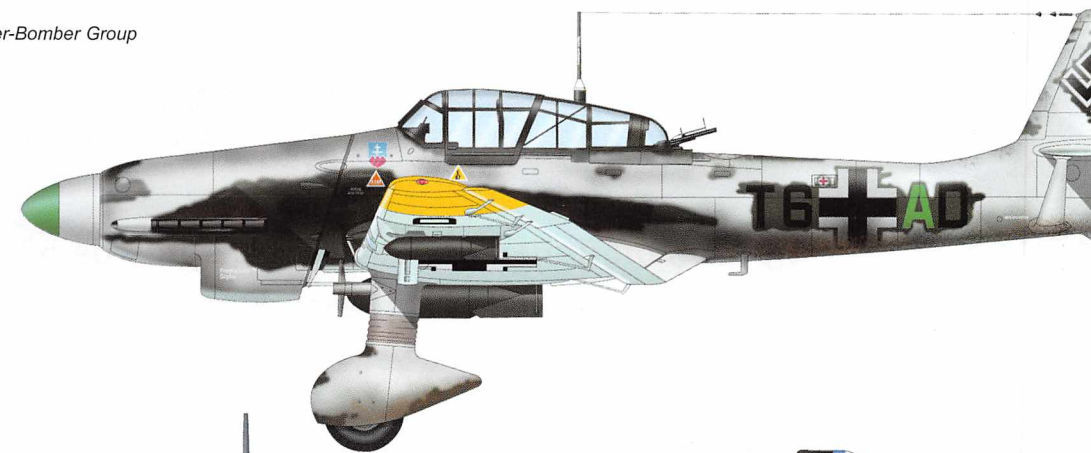

**Bon de commande page 70.**



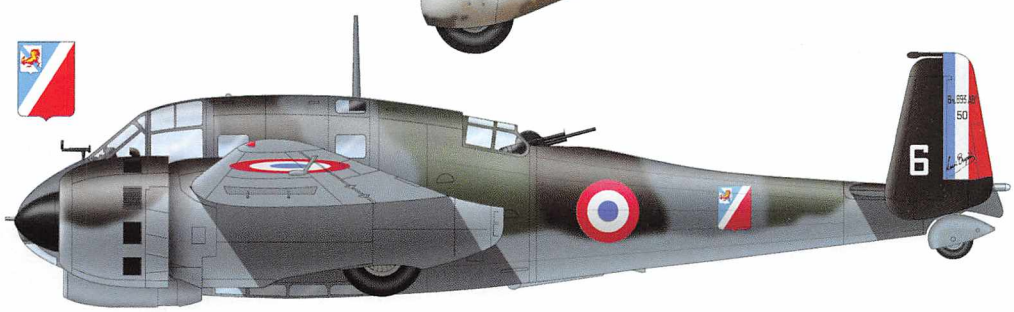

Iliouchine Il-2m3
Capitaine Georgii M. Parshine
943e ShAP
Front de Léningrad, 1943.



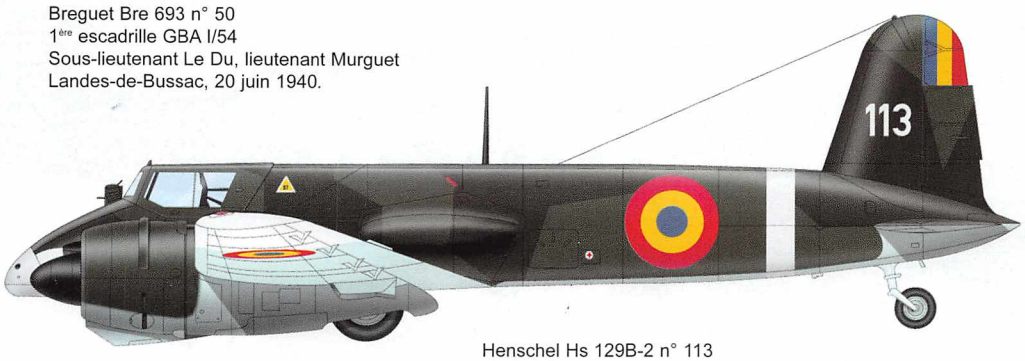

North American A-36A (42-84067)
527th *Fighter-Bomber Squadron*, 86th *Fighter-Bomber Group*
Ciampino (Italie), juin 1944.



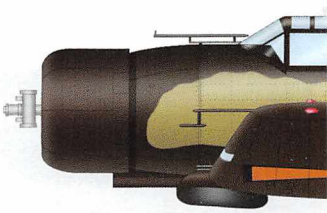

Junkers Ju 87D-5
*Stab* III./St.G. 2
*Hauptmann* Hans-Ulrich Rudel
Région de Kirovograd, hiver 43/44.




Breguet Bre 693 n° 50
1ère escadrille GBA I/54
Sous-lieutenant Le Du, lieutenant Murguet
Landes-de-Bussac, 20 juin 1940.

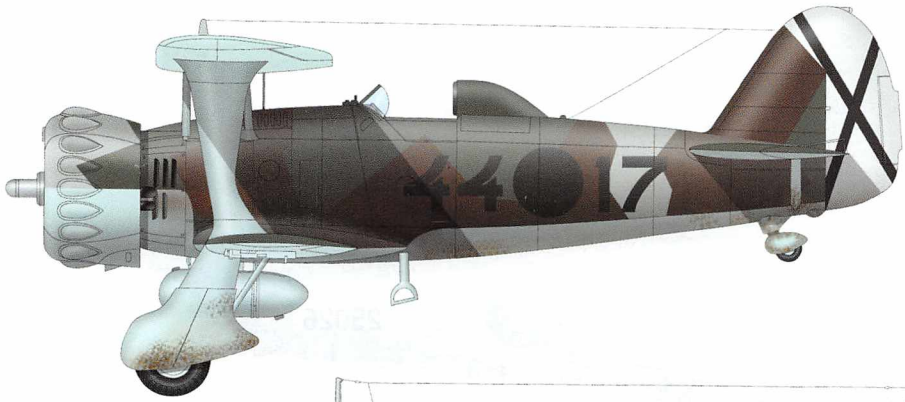



Henschel Hs 129B-2 n° 113
*Grupul* 8 *Asalt* (*Corpul* 1 *Aerian Roman*)
Lieutenant V. Antonescu
Lucenec (Slovaquie), printemps 1945

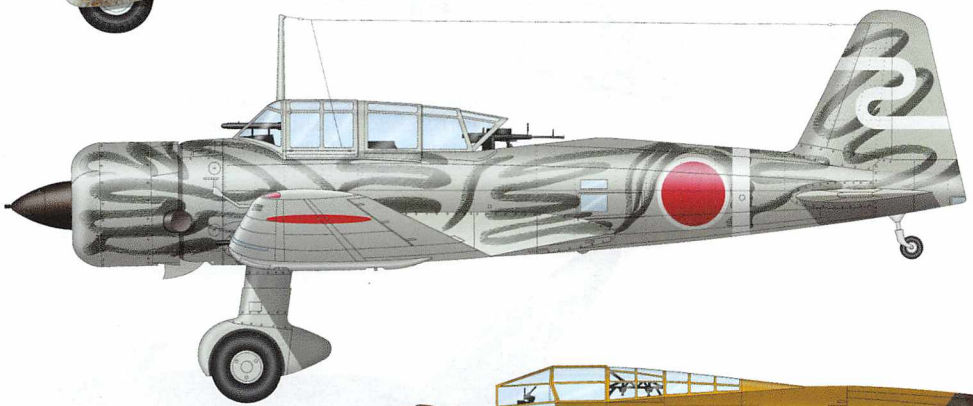


Douglas DB-8A/3N n° 381
3a Java
Lieutenant Bierema
Yppenburg, 10 mai 1940.

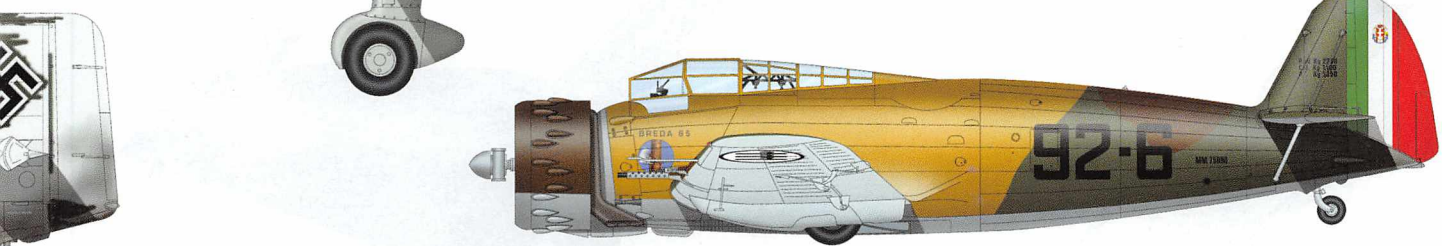
# Avions d'assaut



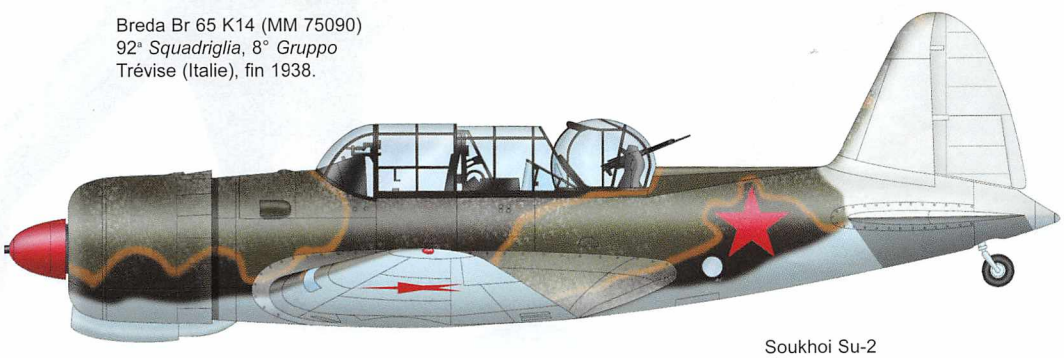

Henschel Hs 123B
*Grupo* 10-G-17
Aviation nationaliste espagnole, 1938.



Mitsubishi Ki.51 « Sonia »
10 *Sentai*
Formose, 1944.

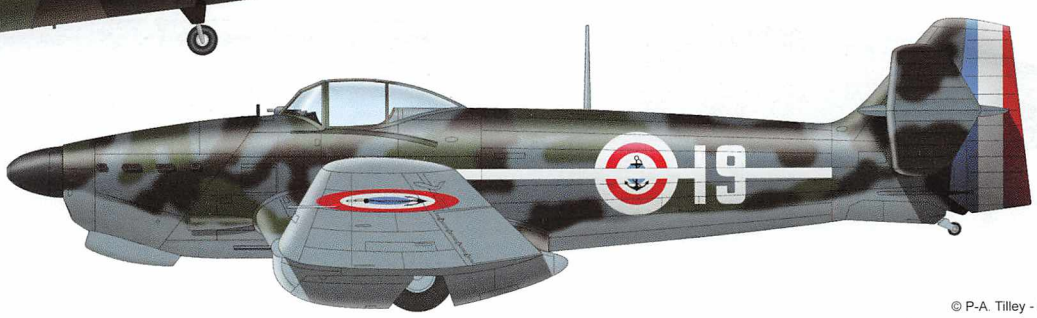



Breda Br 65 K14 (MM 75090)
92ª *Squadriglia*, 8° *Gruppo*
Trévise (Italie), fin 1938.



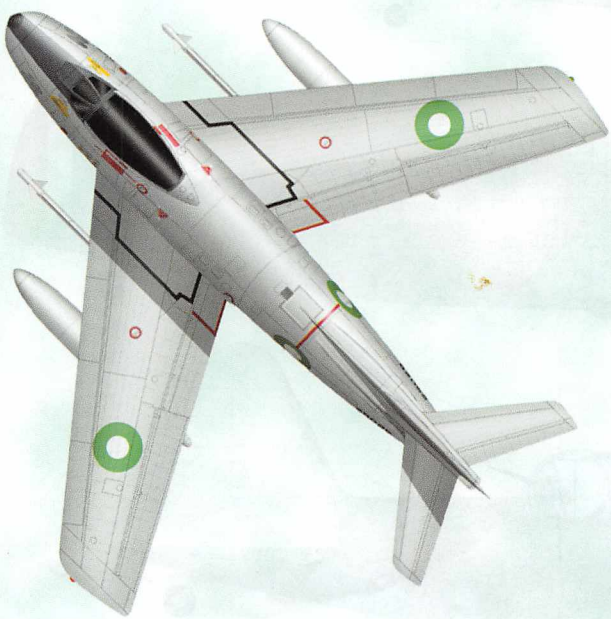
Soukhoi Su-2
135e BAP
Secteur sud, hiver 41-42.

Loire-Nieuport L-N. 411 n° 19
Escadrille AB2
Replié à Bône, fin juin 1940 par le second maître Lapouge.




© P-A. Tilley - 01.00

North American F-86F-35 Sabre (52-5026)
N° 11 *Squadron*, Pakistan Air Force
*Squadron-Leader* Muhammad Mahmmod Alam
Sargodha, septembre 1965.



Hawker Hunter F.56
N° 27 *Squadron*, Indian Air Force
Halwara, septembre 1965.

© P-A. Tilley - 01.00

# Les as de l'aviation
# La danse du Sabre

**En revendiquant cinq victoires en une seule sortie, Muhammad Alam devient ainsi le premier as de l'aviation pakistanaise. Rien que de très banal, direz-vous. Oui, mais voilà, l'historien américain Guy Alcala, qui a méticuleusement reconstitué les faits, démontre que Alam n'était en fait qu'un pur produit de la propagande officielle pakistanaise.**

Le 6 septembre 1965, à la suite de graves incidents de frontière, une nouvelle guerre éclate entre l'Inde et le Pakistan. Muhammad Mahmood Alam est alors *Squadron Leader* du N° 11 *Squadron* de la Pakistan Air Force. Son unité est basée à Sargodha, dans le nord du Pakistan Occidental, près du Cachemire. Elle vole sur F-86F, un appareil jugé peu compétitif face aux Hunter et MiG-21 déployés par l'aviation indienne. Cependant, avec ses 1 400 heures de vol, Alam est un pilote très confirmé.

Le premier jour du conflit, il revendique deux Hunter au-dessus d'Adampur. Le lendemain, 7 septembre, après un mitraillage matinal du terrain de Sargodha par des Hunter indiens, Alam et son ailier décollent pour effectuer une patrouille de couverture. Ils aperçoivent six Hunter volant assez près du sol, à la verticale du terrain. Alam pique et, trop loin pour utiliser ses canons, il tire un missile Sidewinder sur le Hunter le plus proche. Troublé par la chaleur du sol, le missile manque sa cible. Alam en tire un second. S'il ne parvient pas à suivre sa trajectoire, il peut en juger le résultat *de visu*. Quelques secondes plus tard, il dépasse le Hunter, sans verrière et sans pilote, qui vole toujours à l'horizontale, mais plus pour longtemps...

La suite, il la rapporte lui-même :

« *Nous avions juste franchi la rivière Chenab lorsque mon ailier m'a appelé :* "Contact – Hunter à 1 heure"*. Je les ai aperçus à peu près en même temps – cinq Hunter volant comme à la parade. Ils évoluaient vers 100-200 pieds, à environ 400 nœuds. Ils ont tous dégagé dans la même direction, en virant et en grimpant sur leur gauche, ce qui les a placés en échelon refusé. C'était l'erreur à ne pas commettre. Quand vous êtes coiffés, en principe par un chasseur ennemi à moins de 3 000 pieds, la manœuvre à commander est un éclatement. C'est une sorte de sauve-qui-peut général, qui pousse les avions dans leurs derniers retranchements, mais qui disperse la formation et vous met hors de portée de votre assaillant, tout en vous offrant la possibilité de vous positionner derrière lui. Mais, comme aucun Indien n'a initié une telle manœuvre pour nous prendre en tenaille, ils sont simplement resté juste devant nous.*

« *Tout s'est alors enchaîné très vite. Nous étions tous en virage serré – plus de 5 g, en tout cas à la limite de fonctionnement du collimateur A-4 commandé par le radar de mon Sabre. Je crois bien qu'avant que nous ayons achevé le virage à 270°, entamé à 12° par seconde, les quatre Hunter avaient été abattus. À chaque fois, j'ai encadré la verrière du Hunter dans mon viseur pour un tir avec correction maximale. En fait, la plupart de nos combats pendant la guerre ont exigé un tir avec une importante correction, rarement inférieure à 30°. À l'inverse de ce que j'ai vu aux actualités sur la guerre de Corée, aucun avion de cette guerre n'a été abattu alors qu'il volait droit devant lui.*

« *Ma cinquième victime du jour a lâché un panache de fumée noire et est partie en tonneau barriqué à environ 1 000 pieds. À cette altitude, c'est une manœuvre très dangereuse pour l'adversaire si le type d'en face connaît son affaire. Je suis presque passé sur le dos et me suis alors rendu compte que je ne pourrai pas le suivre. J'ai préféré redresser. L'instant d'après, j'ouvrais le feu à bout portant – 600 pieds ou moins – et son avion m'a littéralement explosé au nez. Aucun des quatre pilotes ne s'est ejecté et tous ont été tués.*

« *Si les Hunter n'avaient pas tous dégagé dans la même direction, je me serais retrouvé en délicate posture. Mais, ils ne se sont donnés aucune chance de redresser la situation. Le dernier Hunter s'est échappé et nous avons appris plus tard que le pilote s'était éjecté à cause, a-t-il dit, d'une panne de réacteur* ».

En ce 7 septembre 1965, Muhammad Alam a donc revendiqué cinq victoires en une seule sortie, dont quatre en moins de trente secondes. Il aura cependant d'autres occasions d'améliorer son palmarès, en particulier le 16 septembre au-dessus d'Adampur. Il termine la guerre avec neuf victoires confirmées, toutes remportées contre des Hunter, et recevra les plus hautes distinctions pakistanaises.

Voilà pour la version officielle. Voyons donc maintenant ce qu'en pense Guy Alcala, un historien aéronautique américain qui s'est penché sur la question.

Après une analyse contradictoire des différentes sources existantes sur ce fameux combat au-dessus de Sargodha, le 7 septembre 1965, j'en suis venu à la conclusion que le *Squadron-Leader* Muhammad Alam n'a jamais abattu cinq Hunter, dont quatre en trente secondes. Il n'en a abattu que deux

Cette bande de cinémitrailleuse est reputée avoir été prise à bord du F-86F de Alam le 7 septembre 1965. On y voit la fin d'un Hunter indien.

Muhammad Mahmood Alam, devant son F-86F-35 Sabre du N° 11 *Squadron*. On note les marques de victoires sous la verrière. Sur les 92 Sabre en service au sein de la PAF, en septembre 1965, seuls 22 avaient été modifiés pour recevoir des missiles AIM-9 Sidewinder.

et il semble avoir endommagé un troisième et peut-être un quatrième. Voici pour les grands titres, passons maintenant à l'histoire.

**NAISSANCE D'UN SUPER-HÉRO**

On sait que Alam et trois autres Sabre, ainsi qu'un F-104, décollèrent de Sargodha. Selon les Pakistanais, une formation de six Hunter (quatre devant et deux en couverture derrière) apparut au-dessus du terrain et fut repérée par Alam qui abattit l'un des deux en retrait avec son second AIM-9 (son premier missile percutant le sol). Alam déclara qu'il n'aperçut pas le missile toucher le Hunter, mais qu'il vit le pilote s'éjecter. On en reparle plus loin. Ayant perdu les autres de vue, il partit à leur recherche vers l'est et en repéra quatre quelques minutes plus tard. Ils dégagèrent tous dans la même direction et il les descendit les uns après les autres en trente secondes.

Dans l'un de ses articles parus dans *Air Enthusiast*, John Fricker (1) donne les noms de six pilotes, dont cinq ont été selon lui descendus par Alam : *Squadron-Leaders* Singh, Devayya, Bhagwat et Kackar, *Flight Lieutenant* Guha et *Flying Officer* Brar. Si tous ont bien été abattus ce jour-là dans les parages de Sargodha, trois pilotaient des Mystère IV et l'un des pilotes de Hunter n'est pas tombé victime d'Alam.

La citation d'Alam pour sa « barre » à sa *Sitara-i-Jurat* (équivalent de la DFC britannique) ne mentionne que quatre victoires. Bien que les citations soient souvent erronnées, cela semble peu probable dans le cas qui nous préoccupe. Alam fut interviewé par Fricker en 1968, après que l'appareil de propagande pakistanais ait décidé d'en faire un super-héros (tout au moins est-ce l'avis de Singh, Rikhye et Steinemann (2) auquel j'adhère en partie). Dans *Battle for Pakistan* (3), Fricker écrit que les Pakistanais eux-mêmes n'ont retrouvé des preuves physiques (c'est-à-dire les épaves des avions et les corps des pilotes) que pour deux victoires, les autres ayant été attribuées sur la foi des comptes rendus des ailiers et l'examen des films des ciné-mitrailleuses.

**LE COMPLEXE DE SARGODHA**

Voyons maintenant l'affaire du côté indien.

Il y avait en fait deux formations de Hunter, de cinq appareils chacune. La première, appartenant au N° 27 *Squadron*, était composée des Wg-Cdr Jog, Sq-Ldr Kackar, F/O Parihar et F/Lt Chouldhuri. Deux Hunter devaient assurer la couverture haute, mais l'un d'eux ne put mettre son moteur en route et l'escorte fut réduite au seul F/Lt Rathor. Selon les informations publiées par les Indiens (4), Sargodha est en fait un complexe de quatre bases : Sargodha au milieu, Chota Sargodha à l'ouest, Wegowal au nord et Bhagatanwala à l'est. Le N° 27 *Squadron* avait reçu l'ordre d'attaquer Chota Sargodha. Dans l'ouvrage de Lal, Jog ou Rathor donne un compte rendu de cette mission dont on trouvera ci-dessous les principaux points.

La formation arriva au-dessus du terrain à très basse altitude, avec une visibilité réduite, mais n'apercevant aucun appareil, elle rebroussa chemin. Au passage, elle survola un autre aérodrome où se trouvaient des avions. Les pilotes effectuèrent une attaque, apparemment à contre-cœur. La visibilité était très mauvaise et, après la mission, les pilotes eurent l'impression que le premier terrain qu'ils avaient survolé était Wegowal et non Chota Sargodha, ce que les films tirés de l'attaque semblent confirmer.

## Trois des six pilotes indiens abattus ce jour-là pilotaient un Mystère IV, ils n'ont donc pas pu être descendus par Alam.

Les choses se compliquent ensuite. Peu après avoir mitraillé le second terrain et ce qui leur parut être une usine sur leur lancée, les Indiens furent attaqués par un Sabre. Celui-ci s'en prit à Choudhuri et Rathor vint à sa rescousse. Tandis que la formation conservait son cap à l'est, les deux appareils s'engagèrent dans une série de ciseaux. Tout à coup, Rathor vit Kackar devant lui qui perdait de la vitesse. Jog ralentit pour maintenir la formation, mais Kackar fit savoir par radio qu'il avait un problème de carburant. Son réacteur eut un retour de flamme et le pilote dut s'éjecter. Pendant ce laps de temps, les réservoirs supplémentaires de Choudhuri furent percés par des obus.

À ce moment, la seconde formation de cinq Hunter, appartenant au N° 7 *Squadron*, croisa la première, apparemment en sens inverse. Menée par le Wg-Cdr Zachariah, elle se composait des Sq-Ldr Bhagwat, F/Lt Lamba et Sinha (deux futurs maréchaux de l'Air) et F/O Brar. Le récit qui suit, publié par Lal, a été écrit par Sinha, *Group Captain* lors de la sortie du livre en 1971.

**UN LOURD SILENCE**

En 1969, des officiers indiens et pakistanais se retrouvèrent au *Joint Services Staff College* de Latimer, en Grande-Bretagne. Un soir, au bar, Sinha entendit deux pilotes pakistanais qui discutaient du « bon vieux temps » et en particulier des événements du 7 septembre 1965.

*- Ce n'est pas tout à fait comme ça que les choses se sont passées*, intervint-il. *Vous n'en avez eu que deux.*

*- Foutaises !* rétorqua l'un des Pakistanais. *Et d'abord, comment savez-vous ce qui s'est réellement passé ?*

*- J'y étais. J'ai pris part à ce raid et nous n'avons perdu que deux pilotes, le F/O Brar et le Sq-Ldr Bhagwat. Le Sq-Ldr Kackar a dû s'éjecter après un retour de flamme consécutif à une panne d'alimentation. Il a été fait prisonnier.*

Il y eut un lourd silence. On peut comprendre...

*- Les autres participants à ce raid, ou plutôt aux deux raids, sont toujours en vie,* poursuivit Sinha. *Je peux vous donner leur adresse si vous voulez vérifier. L'un d'eux, le Wg-Cdr*

*A.T. RH Zachariah, ancien commandant du N° 7 Squadron est marié à une Anglaise et vit ici.*

Il est donc désormais admis qu'Alam a abattu Bhagwat et Brar (tous les deux tués) et que Kackar a été fait prisonnier. Cependant, les choses se compliquent à partir de là. Selon son propre aveu, Alam fut envoyé patrouiller vers l'est pour intercepter un raid, mais fut rappelé après avoir parcouru une vingtaine de kilomètres en raison de la présence de Hunter au-dessus de l'aérodrome. Il dut donc faire demi-tour et voler vers l'ouest. Il y avait un F-104 en patrouille au-dessus de Sargodha, piloté par le F/Lt Arif Iqbal qui fut le premier à apercevoir les Hunter. Il déclara (Fricker) qu'ils volaient en direction du sud-ouest, ce qui paraît étrange, et qu'Alam orbitait à environ 20 km au sud-sud-ouest de la base, ce qui semble tout aussi étrange et contredit les déclarations de ce dernier. Si la formation indienne du N° 27 *Squadron* avait terminé son attaque, elle aurait dû se diriger vers l'est ou à la rigueur vers le sud-sud-est. Alam déclara qu'après avoir été rappelé, il aperçut les Hunter en train de piquer pour mitrailler le terrain. Ces appareils appartenaient vraisemblablement au N° 27 *Squadron*. Alam dit avoir voulu attaquer les quatre premiers, mais s'être ravisé en voyant les deux Hunter restés en arrière. Les quatre appareils cessèrent leur attaque et les deux autres firent face. On sait qu'il n'y avait qu'un seul Hunter en arrière (Rathor), mais il est possible que la formation ait rompu sa belle ordonnance. Toujours selon Alam, les Hunter mirent le cap sur leurs lignes et il piqua derrière le dernier à basse altitude. Il tira un AIM-9 qui percuta le sol. Les deux derniers Hunter durent reprendre un peu d'altitude pour éviter une ligne à haute tension et il en abattit un avec son second missile. Il ne vit pas l'explosion du missile, mais il dépassa l'un des Hunter dont la verrière et le pilote avaient été ejectés. Au premier abord, on pourrait penser qu'il s'agit de l'avion de Kackar, mais rien ne cadre. D'abord, Rathor déclara qu'il avait engagé un combat tournoyant avec un Sabre dans les environs de l'aérodrome et que Kackar était resté à la traîne, plus à l'est, près de la frontière. Ce dernier semble avoir été victime d'un problème d'alimentation en carburant, même si on ne peut pas exclure le fait qu'il ait été endommagé par la DCA ou même l'explosion d'un missile; toutefois, cette seconde hypothèse paraît peu probable en raison de la chronologie des événements.

## La propagande s'est emparée de Muhammad Alam pour en faire une figure emblématique.

**UN MYSTÈRE TENACE**

Pour autant que l'on puisse en être certains, Alam fut le seul pilote pakistanais à avoir ouvert le feu à ce moment. Il est en outre difficile de déterminer ce qui a atteint les réservoirs de Choudhuri, des obus de DCA ou ceux d'Alam. Simplement, on est en droit de se demander à quel moment Alam aurait eu l'opportunité de le toucher, car à ce moment précis Kackar avait déjà évacué son avion et Alam déclara qu'ayant perdu de vue les autres Hunter, il avait poursuivi sa route vers l'est dans l'espoir de les rejoindre.

Ce fut alors que la formation du N° 7 *Squadron* croisa celle du N° 27 *Squadron* et eut deux de ses avions abattus après que leur attaque ait avorté en raison de l'intervention du Sabre. Alam les rattrapa alors qu'ils volaient vers l'est, sans savoir qu'il s'agissait d'appareils d'une autre formation. Il est difficile de se faire une religion sur la manière dont le combat s'est engagé. Les horaires et les directions sont en totale contradiction. Étant donné la fragilité des témoignages humains, il est peu probable que ces faits soient jamais élucidés.

Reprenons. Le N° 7 *Squadron*, volant vers l'ouest, croisa le N° 27 *Squadron*, volant vers l'est. L'attaque du N° 7 *Squadron* avorta en raison de la présence du Sabre. On ne sait si celui-ci fut repéré visuellement ou par les contrôleurs au sol (Jog ou Rathor expliqua que les pilotes du N° 27 *Squadron* ne purent avertir l'autre formation en raison de l'utilisation de fréquences radio différentes). Alam en descendit deux alors qu'ils se repliaient, peut-être à une cinquantaine de kilomètres à l'est de Sargodha.

De tout ceci, on peut en conclure qu'en ce 7 septembre 1965, Muhammad Alam abattit deux Hunter (Bhagwat et Brar), en endommagea probablement un troisième (Choudhuri – en concurrence avec la DCA) et beaucoup moins probablement un quatrième (Kackar). Point à la ligne.

On peut aussi revenir sur ses deux premières victoires de la veille. À leur sujet, Alam lui-même est « *..extrêmement circonspect. Il tira sur un Hunter et le vit percuter le sol en flammes* (5)... "Je ne suis pas certain de l'avoir touché" – *précisant par ailleurs qu'un autre pilote pouvait l'avoir atteint. Il tira aussi une longue rafale sur un second Hunter* – "Je pense l'avoir touché; je n'ai vu que de la fumée sortir de l'appareil, pas de flammes" ». Il ne revendique pas de victoire confirmée, à peine un avion ennemi endommagé.

Il est vraisemblable que la propagande s'est emparée d'Alam pour en faire une figure emblématique des forces aériennes pakistanaises. Partout, Alam est dépeint comme un musulman pratiquant, jetant l'anathème sur les pilotes moins enclins à la prière et à la stricte observation des lois coraniques. Pour maintenir le moral dans les unités pakistanaises, surclassées en nombre par l'aviation indienne, il était sans doute nécessaire de présenter un as, dont la ferveur religieuse n'avait d'égale que ses exploits retentissants. Mais, compte tenu des étonnants résultats obtenus par l'aviation pakistanaise au cours de ce confit, ce n'était pas vraiment indispensable.

**NOTES**

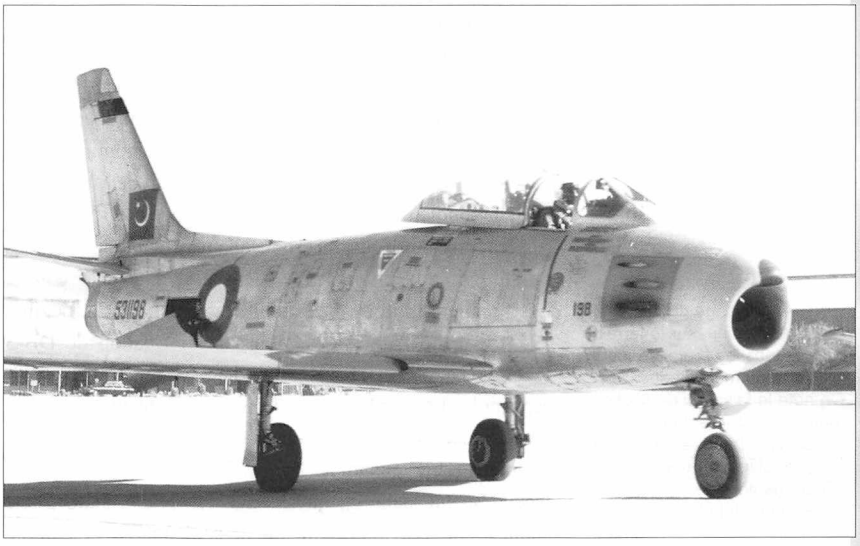
(1) *Air Enthusiast*, avril et mai 1972.

(2) *Fiza'ya : Psyche of the Parkistan Air Force* - Singh, Rikhye & Steinemann - Un historique honnête et précis de l'aviation pakistanaise écrit par deux Indiens en 1991.

(3) *Battle for Pakistan* - J.Fricker - Ian Allan, Londres, 1979.

(4) *My Years with the IAF* - Air Chief Marshall P.C. Lal, 1986 - Mémoires posthumes du commandant en chef de l'aviation indienne au cours de la guerre de 1971, très utiles pour leur côté anecdotique et les nombreuses informations qui permettent un recoupement avec les archives pakistanaises.

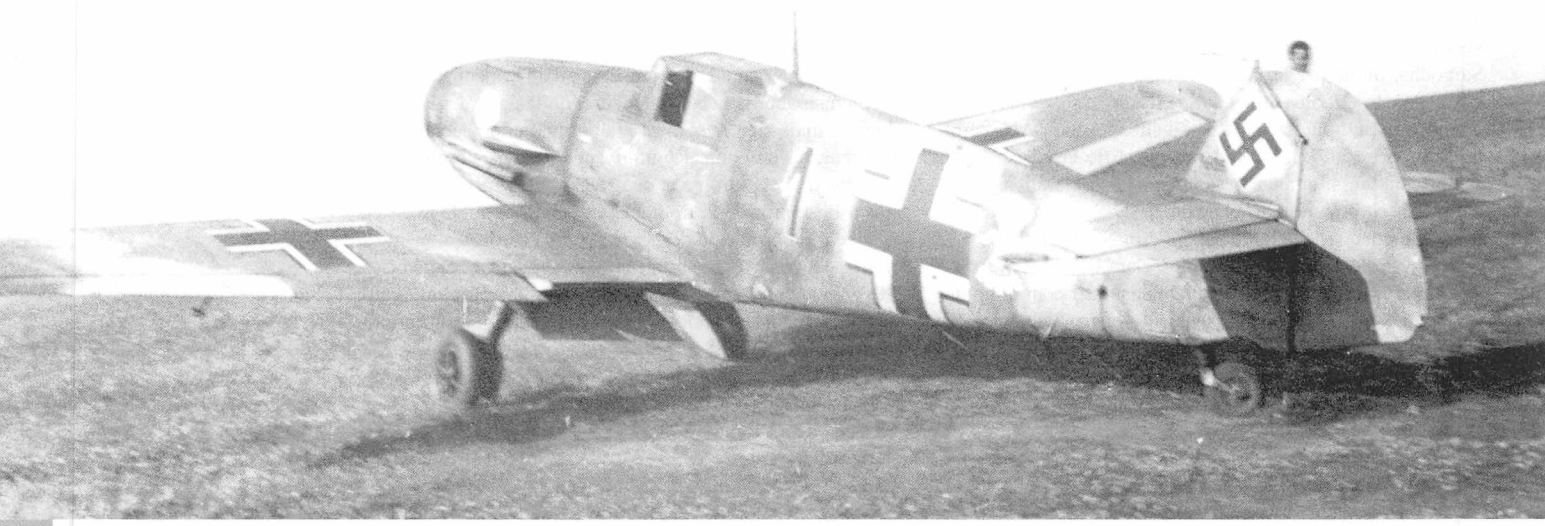
(5) *The Story of the Pakistan Air Force, 1947-1982* - Hussain & Qureshi, 1988 - Historique officiel (avec des chiffres révisés à la baisse).



Un F-86F-40-NA sur la base de Mauripur, près de Karachi, avant les hostilités avec l'Inde. Aux commandes de l'appareil, l'*Air Vice-Marshall* Nur Khan, commandant en chef des forces aériennes pakistanaises. (Photos ISPR - Air HQ PAF)

# Die blaue Staffel

## Les Espagnols sur le front Est



Victor Turón

*SUITE AU REFUS de Franco de participer au Plan « Félix » (occupation de Gibraltar) qui aurait entraîné à coup sûr l'Espagne dans la guerre, le « Caudillo » avait refroidi considérablement ses relations avec Hitler. Lorsque l'Allemagne envahit l'Union Soviétique en juin 1941, Franco vit alors l'opportunité de rehausser son image auprès de son ancien protecteur en lui proposant de lever une légion de volontaires qui prendra par la suite le nom de division « Azul » (1); on lui adjoindra dès le départ une escadrille de chasse.*

**LA PREMIÈRE « *ESCUADRILLA* »**

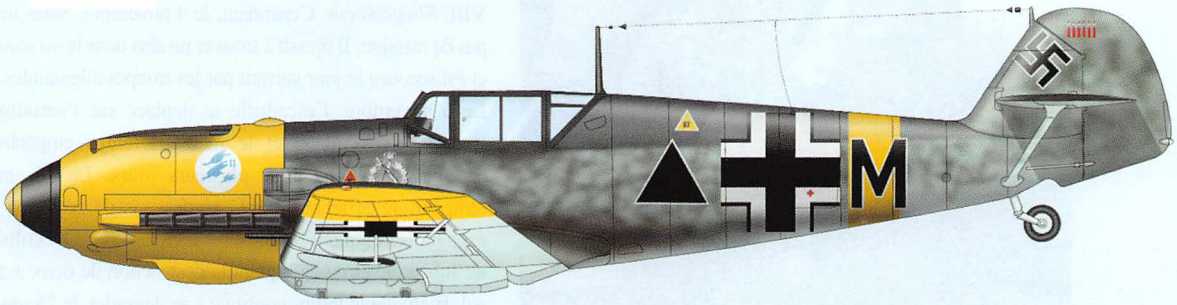
Le 25 juillet 1941, la première escadrille quitte la gare ferroviaire du nord de Madrid. Elle est constituée de 104 hommes dont 17 pilotes, la plupart vétérans de la guerre d'Espagne. Ils y ont été crédités de 79 victoires, dont 17 remportées par le *Comandante* Angel Salas, qui prend la tête de l'escadrille. Avant de pouvoir entrer en action, les pilotes et le personnel au sol doivent suivre une période d'adaptation et d'entraînement à l'école de chasse de Werneuchen. Le 5 septembre, ils reçoivent leurs premiers Bf 109E et quittent Werneuchen le 26 du même mois pour Minsk près du front (via Bialistok). Les douze chasseurs qui arrivent alors en Russie arborent fièrement l'emblème qui avait été adopté par la *Patrulla Azul* (patrouille bleue) de García Morato (2) pendant la guerre d'Espagne.

Cette première escadrille est intégrée à la *Luftflotte* II du général Kesselring qui couvre le secteur central du front Est. Elle est rattachée à la *Jagdgeschwader* 27, commandée par le *Major* Bernhard Woldenga, et prend la dénomination de 15.(*Span.*)/JG 27. Elle est basée sur le terrain de Mochna, au nord de Smolensk. Bien qu'elle soit équipée de Bf 109 *Jabo* (3), les missions qui lui sont allouées sont surtout des missions de protection, de reconnaissance et de chasse libre. Les premières sorties opérationnelles ont lieu le 2 octobre 1941, et à la deuxième du jour, une formation de DB-3 escortée par des I-16 est accrochée par quatre Bf 109E espagnols. Le combat est indécis et aucune victoire n'est revendiquée, mais malheureusement l'escadrille déplore sa première perte quand le *Teniente* Luis Alcocer Moreno-Abella se tue dans un atterrissage forcé à la suite d'une panne sèche. L'avion capote lors de la manœuvre et le pilote se fracture le crâne. Il était le fils du maire de Madrid et avait combattu pendant la guerre d'Espagne où il avait remporté 5 victoires aériennes en 182 sorties. Il sera enterré au cimetière de Werneuchen.

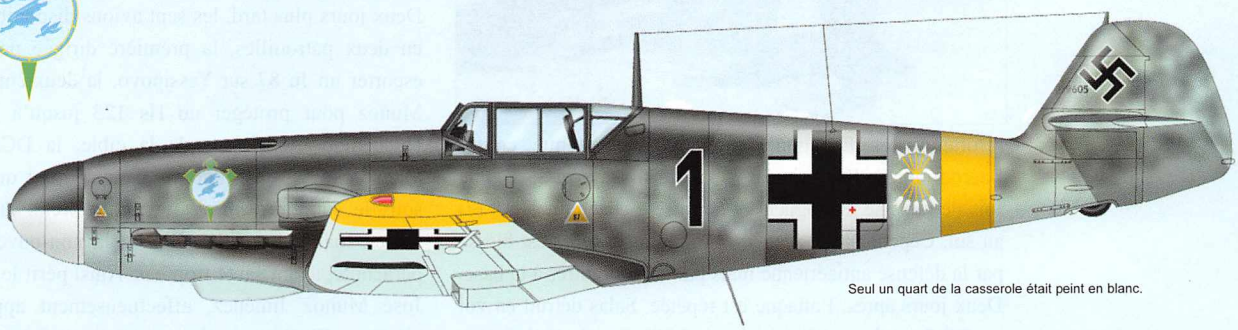
Le 4 octobre, les Espagnols obtiennent leurs premières victoires : un Pe-2 et un I-16, tous les deux abattus par le *Comandante* Angel Salas. Deux jours après, le même Salas revendique la destruction d'un I-18 (?). Quand la première semaine d'opération s'achève, la 15 (*Span.*)/JG 27 a accompli 123 sorties. Le front se déplaçant vers l'est, l'escadrille suit le mouvement et prend ses quartiers à Byeloï puis à Konaïa. Le 13 octobre, deux nouvelles victoires sont obtenues, le *Teniente* Esteban Ibarreche incendiant un biplan et le *Capitán* Carlos Bayo revendique un I-18 (?). Le jour suivant une formation de trois DB-3 est détruite par Bayo et Salas, dont deux pour ce dernier mais une catastrophe est évitée de justesse quand l'avion de Salas entre en collision avec celui de Bayo suite à une manœuvre un peu trop osée de ce dernier. Salas rentre à la base avec une partie de son gouvernail arraché.

Ce même 13 octobre, l'escadrille espagnole s'établit sur le terrain de Kalinin. Depuis le début des opérations, l'unité a accompli 211 sorties et remporté 8 victoires. Ce même jour, intervient la première chute de neige et les aviateurs espagnols commencent alors à souffrir durement du froid. Dans les semaines qui suivent, le thermomètre n'arrête pas de descendre. À cela s'ajoute le harcèlement du terrain par l'aviation soviétique. Dans une sortie en vue de protéger l'aérodrome, le 18 octobre, Bayo abat un DB-3. Le 21 octobre une autre attaque russe cause de sérieux dommages à deux Bf 109E. Quatre jours plus tard, en mesure de

Atterrissage du *Teniente* Andrés Robles, sur le terrain d'Orel, dans les premiers jours du mois d'août 1942. On note le faisceau de flèches peint sur l'arrière du fuselage, signifiant que le pilote était probablement une *Camisa Vieja* (membre des Phalanges avant le début de la guerre civile).

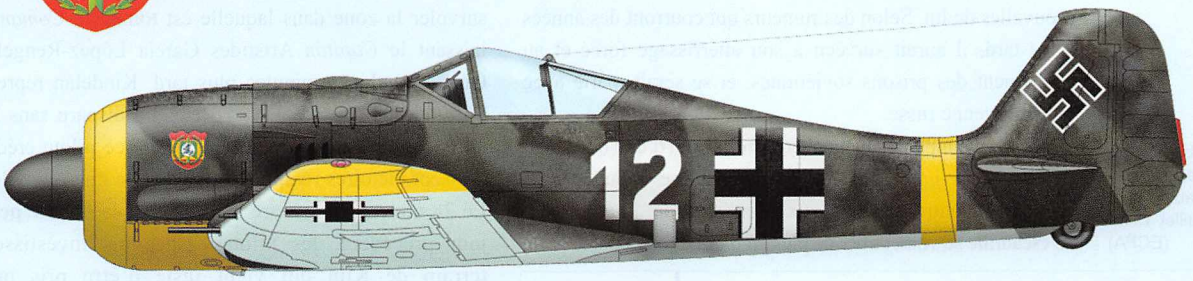


Messerschmitt Bf 109E-7/B
15. (*Span.*)/JG 27 - *Commandante* Angel Salas, chef de la 1ère escadrille.
Front Est, fin 1941.
Noter l'insigne des troupes d'assaut, l'appareil provenant probablement d'une unité de la Luftwaffe.

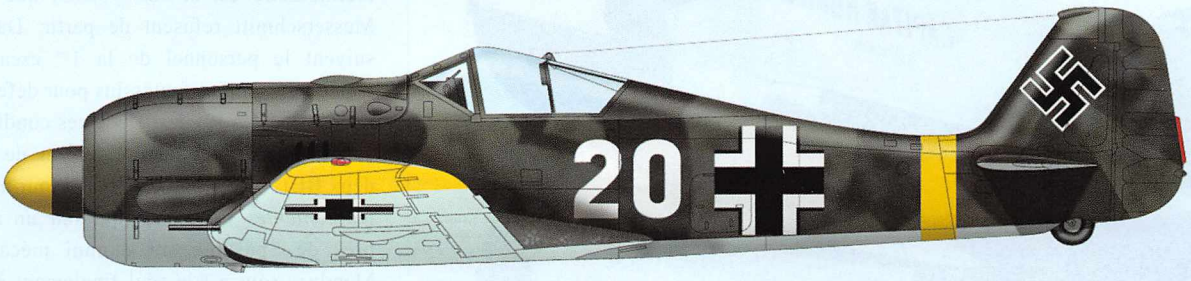


Seul un quart de la casserole était peint en blanc.

Messerschmitt Bf 109F-4 (Wk.Nr. 9609)
15. (*Span.*)/JG 51 - 2ème escadrille
*Teniente* Andrés Robles (cf remarque page 48).
Orel, été 1942.



Focke-Wulf Fw 190A-3.
15. (*Span.*)/JG 51 - 3ème escadrille
Région d'Orel, printemps 1943.
Il semble que les Espagnols aient utilisé des numéros individuels supérieurs à 10.



© P-A. Tilley - 12.99

Le *Comandante* Julio Salvador (au centre), chef du 2ème contingent espagnol, en plein « discutage de coup » au milieu de ses pilotes, parmi lesquels, le *Teniente* Ramón Escudé (à gauche). (ECPA)

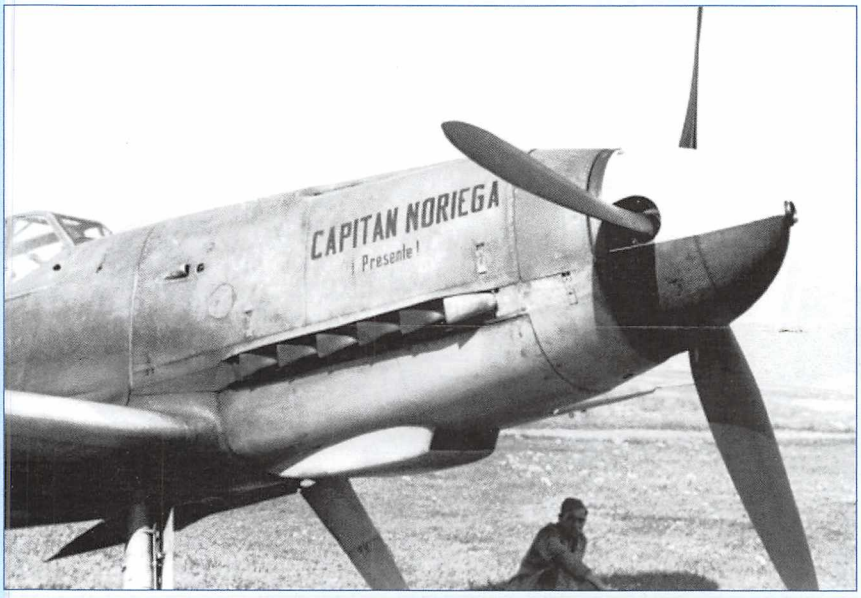
rétorsion, les Espagnols montent une attaque contre l'aérodrome de Klin, situé à 70 km de là. Bayo et Salas, une fois de plus, se distinguent et détruisent chacun un I-18 (?) au sol. Cependant, le *Teniente* Abundio Cesteros est blessé par la défense antiaérienne mais parvient à rentrer à la base. Deux jours après, l'attaque est répétée. Salas détruit en vol un DB-3 au-dessus du terrain, mais l'avion de l'*Alférez* (4) Alfonso Rubial Sabio est descendu par la DCA. Le pilote peut dire à la radio qu'il doit tenter un atterrissage forcé suite à l'arrêt de son moteur, alors qu'il ne se trouve qu'à une centaine de mètres d'altitude. Personne n'aura plus de nouvelles de lui. Selon des rumeurs qui courront des années plus tard, il aurait survécu à son atterrissage forcé et au traitement des prisons soviétiques, et se serait marié avec une citoyenne russe.

Pendant ce temps, la situation terrestre est loin d'être bonne. La résistance de l'armée Rouge se durcit et se traduit par de violentes contre-attaques aux alentours de l'aérodrome. L'escadrille se voit confier de plus en plus de missions d'appui, principalement contre des emplacements d'artillerie de campagne qui pilonnent régulièrement la base de Kalinin. Finalement la situation devenant insoutenable, la 15 (*Span.*)/JG 27 est contrainte de se replier sur le terrain de Staritsa, où, le 31 octobre, le *Comandante* Salas se voit remettre la Croix de Fer de 1ère classe des mains du général Richthofen, commandant le VIII. *Fliegerkorps*. Cependant, le 4 novembre, Salas ne rentre pas de mission. Il réussit à trouver un abri dans le *no man's land* et est secouru le jour suivant par les troupes allemandes.

Le 6 novembre, l'escadrille se déplace sur l'aérodrome de Rusa, mais la neige et le mauvais temps empêchent les activités aériennes pour plusieurs jours. Le 13, par une température affichant 22° C au-dessous de zéro, les pilotes espagnols attaquent les terrains soviétiques de Nekoliskoïe et de Jubiskoïe et revendiquent la destruction de deux avions au sol. Bien que le temps continue à se dégrader, le 25 novembre les forces allemandes, dans un ultime effort, tentent de s'emparer de Moscou. Les pilotes espagnols y participent et réalisent autant de missions que le temps le permet.

Deux jours plus tard, les sept avions disponibles décollent en deux patrouilles, la première dirigée par Salas pour escorter un Ju 87 sur Yessipovo, la deuxième dirigée par Muñoz pour protéger un Hs 123 jusqu'à son objectif, Duchanino. Au dessus de la cible, la DCA soviétique touche l'avion de Muñoz qui transportait quatre bombes sous le support ventral. Le pilote prend la décision de sauter, mais périt à la suite de la non-ouverture de son parachute, ayant sauté trop bas. Ainsi périt le *Comandante* José Muñoz Jiménez, affectueusement appelé par ses pilotes « *El Corto* » (le court sur pattes) à cause de sa petite taille. Pendant la guerre civile, il avait été le chef d'escadrille nationaliste le plus efficace quand il était à la tête de l'escadrille d'assaut « *Cadenas* » (chaînes). Le *Teniente* Manuel Kindelán annonçe de son côté qu'il va survoler la zone dans laquelle est tombé le *Comandante*, laissant le *Capitán* Arístides García López-Rengel seul. Quand, quelques minutes plus tard, Kindelán reprend de l'altitude, le *Capitán* López-Rengel a disparu sans laisser de traces. Nul n'aura de nouvelles de ce pilote crédité de dix-sept victoires remportées pendant la guerre civile.

Le 28 novembre, encore marqués par la double perte du jour précédent, les pilotes espagnols investissent le terrain de Klin qui vient juste d'être pris par les Allemands. Le 3 décembre, une patrouille à trois avions en mission de chasse libre dans les environs de Moscou, engagent le combat avec des chasseurs soviétiques. Le *Teniente* Ricardo Bartolomé Chavarría doit sauter en parachute. Personne ne le reverra. Le lendemain, le thermomètre est si bas (-35°C) que les moteurs des Messerschmitt refusent de partir. Dans les jours qui suivent le personnel de la 1ère escadrille doit lutter comme de simples fantassins pour défendre l'aérodrome attaqué par les Russes. Dans ces conditions, la décision est prise d'abandonner le terrain de Klin. Seulement deux Bf 109 peuvent faire partir leur moteur, pilotés par les *Tenientes* Ibarreche (qui fait un atterrissage forcé près de Spaskoje sur ennnui mécanique) et Angel Mendoza (qui est le seul finalement à atteindre Rusa). Les autres rejoignent Rusa par convoi terrestre. À peine arrivé, le *Comandante* Angel Salas est hospitalisé. L'escadrille ne reste pas longtemps à Rusa et doit




Ce Bf 109F-4 a été baptisé en souvenir du *Capitan* Antonio Noriega Labat, tué au combat le 1*er* juillet 1942. (ECPA)

Un sous-offcier allemand pose devant un Bf 109F de la 2ème escadrille de la légion *Azul*, dont on distingue l'insigne peint sur le capot.
Toutes les photos de ce reportage ont été prise à Orel, dans les premiers jours du mois d'août 1942.
Ce sous-officier porte la croix d'Espagne, obtenue vraisemblablement pendant la guerre civile.
(ECPA)

continuer son retrait jusqu'à Vitebsk, en passant par Dugino. C'est à Vitebsk, le 6 janvier 1942, que les Espagnols reçoivent l'ordre de rentrer au pays. Ils parviennent finalement à Madrid le 1er mars 1942, après un long voyage en train.

Au cours de son tour d'opérations en Russie, la première escadrille « *Azul* » a effectué 460 sorties, livré 94 combats et revendiqué dix victoires aériennes plus quatre avions détruits au sol, pour la perte de cinq pilotes.

## LA DEUXIÈME ESCADRILLE

Dans la foulée du retour de la 1ère escadrille, est préparé un deuxième contingent. Il est constitué de 119 hommes, dont 19 pilotes, sous le commandement d'un autre as de la guerre d'Espagne, le *Comandante* Julio Salvador. La composante aérienne est mise, quant à elle, sous la responsabilité du *Capitán* Antonio Noriega. Bien que disposant de plusieurs vétérans de la guerre civile, cette unité comprend également quelques jeunes officiers sans expérience du combat. De ce fait, la durée de séjour à l'école de chasse de Werneuchen est plus longue que celui de la 1ère escadrille. Là, les Espagnols touchent des Bf 109F au lieu de Bf 109E.

Après leur période d'entraînement, l'escadrille est envoyée sur le front début juin 1942. Le 8, elle gagne le terrain d'Orel et est incorporée à la JG 51 sous la dénomination de 15 (*Span.*)/JG 51. Sa mission première est défensive : intercepter les fréquentes incursions des avions russes au-dessus du front aux environs d'Orel. Les premières semaines se passent sans incident majeur, mais à partir du 27 juin est déclenchée l'offensive d'été allemande. De ce fait, la pression ennemie augmente considérablement.

Le 1er juillet, une formation de trois Stourkmovik escortée par des LaGG-3 est interceptée par cinq Bf 109 de l'escadrille, alors qu'elle attaque une route proche de l'aérodrome. À l'issue du combat, le *Capitán* Juan Frutos revendique la destruction d'un chasseur soviétique, tandis que le *Teniente* Ramón Escudé en revendique un comme probable. Cependant la joie est de courte durée, puisqu'au retour manque le Messerschmitt du *Capitán* Antonio Noriega Labat. Quelque temps plus tard, lui et son avion sont retrouvés à huit kilomètres de Mzensk après avoir été sûrement abattus en flammes au cours du combat. C'était seulement son huitième vol opérationnel en Russie.

Le 5 juillet 1942, se déroulent plusieurs combats aériens au cours desquels les pilotes espagnols revendiquent trois victoires : un DB-3 pour le *Capitán* Manuel Bengoechea, le nouveau chef d'escadrille, un LaGG-3 pour le *Teniente* Federico Garret et un Pe-2 pour le *Teniente* Emilio Barañano. Le *Teniente* Ramón Escudé revendique quant à lui un Pe-2 probable, mais est lui-même abattu et doit sauter en parachute. Par chance il atterrit au-dessus du territoire tenu par les Allemands et retourne très rapidement à son unité. Au cours d'une autre mission d'escorte d'un Fw 189, le 18 juillet, deux LaGG-3 sont détruits par le *Capitán* José Arango et le *Teniente* Javier Arraiza; d'autres pilotes de l'escadrille revendiquent trois autres victoires probables.

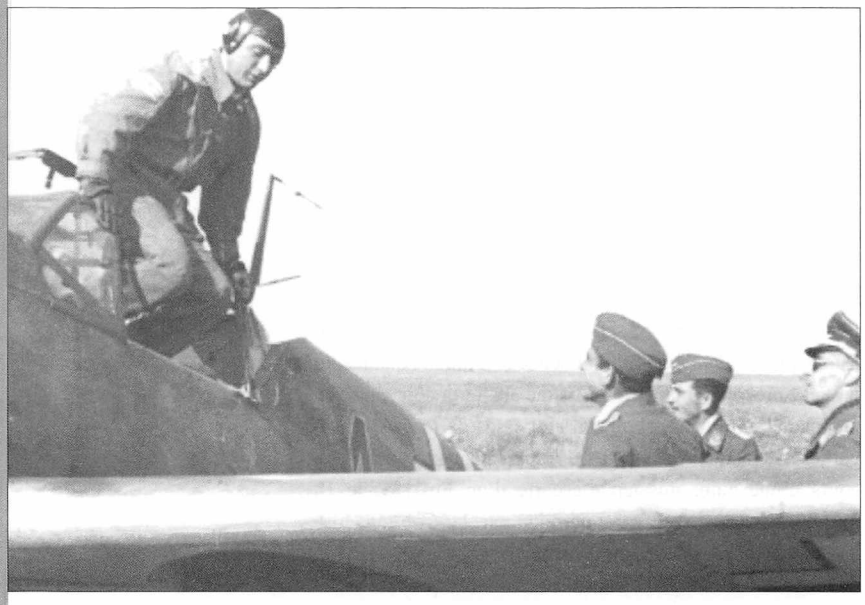
Compte rendu « à chaud » de le part du *Teniente* Andrés Robles (second en partant de la gauche) et plusieurs de ses camarades, dont le *Teniente* Luis Medrano (à l'extrême gauche). (ECPA)

Au cours de l'été 1942, les troupes allemandes dirigent leur avance sur Stalingrad. En conséquence, les Soviétiques retirent plusieurs régiments aériens pour renforcer le secteur Sud et l'activité opérationnelle s'en ressent sur le secteur central. Pendant le mois d'août, les Espagnols ne remportent que deux victoires : deux Il-2, abattus par le *Capitán* Bengoechea et le *Teniente* Escudé, dont les pilotes, le capitaine Tikhanovitch et l'adjudant Kostenko, sont faits prisonniers.

Le 7 août, au cours d'un vol de protection d'un Fw 189, le *Teniente* Andrés Robles et l'*Alférez* Antonio Navarro Pérez entrent en collision près de Mzensk, causant la mort de Navarro. En septembre, les combats sont très occasionnels et, de nouveau, l'escadrille revendique deux victoires. Tout d'abord un Pe-2, le 9, crédité au *Capitán* Frutos et un Il-2, quatre jours plus tard, abattu par le *Teniente* Barañano. Les semaines suivantes sont calmes et il faut attendre le 29 octobre pour voir le score des Espagnols augmenter quand les *Capitanes* Bengoechea et Carlos Serra descendent deux LaGG-3. La dernière victoire de l'année est obtenue par le *Teniente* Luis Medrano, le 11 novembre au détriment d'un Pe-2. Le 30 novembre, après ses six mois au front prévus, la 2ème escadrille est officiellement relevée par la 3ème escadrille.

Au cours de sa présence sur le territoire russe, la 2ème escadrille « *Azul* » a accompli un total de 1 312 sorties opérationnelles, dont 400 de chasse libre, livré 117 combats et remporté treize victoires. En contrepartie, elle a perdu deux pilotes.

Retour de mission du *Teniente* Andrés Robles. Quelques jours après cette photo, il sera impliqué dans une collision aérienne qui coûtera la vie à son ailier, l'*Alférez* Antonio Navarro. (ECPA)



**ENTRÉE EN ACTION DE LA 3ème ESCADRILLE**

Bien avant la relève officielle de la 2ème escadrille, la 3ème est constituée sous le commandement du *Comandante* Carlos Ferrándiz. Les pilotes s'entraînent sur l'aérodrome de Saint-Jean d'Angely, tandis que le personnel technique se retrouve à Werneuchen. Á la fin novembre 1942, toute l'escadrille rejoint le front pour relever le deuxième contingent et, si tout le personnel remplacé doit prendre le chemin de retour, il reste néanmoins sept pilotes pour encadrer les nouveaux arrivés.

La 3ème escadrille ne pouvait trouver pire moment pour commencer ses vols opérationnels. Le 1er décembre, au cours d'une des premières sorties, une paire de Bf 109F survole le territoire ennemi. Le *Capitán* Andrés Asensi Alvarez-Arenas est victime d'une panne moteur et fait un atterrissage forcé près de Troitzkoïe. Il est fait prisonnier. Il ne sera pas libéré avant 1954. Il faut attendre le 27 décembre pour voir les premiers succès de l'escadrille. Le *Teniente* Carmelo Lacruz abat un Il-2, tandis que le *Teniente* Barañano revendique un autre Il-2 probable. De son côté l'adjudant Fernando Bengoa détruit un Pe-2. Barañano et Bengoa font partie des sept pilotes de la 2ème escadrille qui ont prolongé leur séjour.

Bien que l'hiver 1941-42 ne soit pas aussi rude que le précédent, les vols s'en trouvent néanmoins considérablement affectés et, en janvier 1943, peu de missions sont effectuées. Le 1er janvier, les partisans soviétiques, voulant souhaiter la bonne année aux Espagnols à leur manière, attaquent le terrain et endommagent le Ju-52 qu'utilise la 3ème escadrille. Dans cette action, le *Teniente* Hermenegildo Menéndez est blessé. Le 12, le *Teniente* Carmelo Lacruz Cuervo capote avec son Messerschmitt pendant un décollage sur alerte et est evacué en Espagne peu après en raison de ses blessures.

Le 27 janvier est un jour rempli de succès pour les Espagnols puisqu'ils ne revendiquent pas moins de sept victoires : deux Pe-2 pour le *Teniente* Barañano, deux autres pour le *Teniente* Miguel Martínez, deux LaGG-3 pour l'*Aférez* Francisco Beriaín, et un LaGG-3 pour le *Teniente* Gonzalo Hevía. Trois jours plus tard, un I-153 est abattu par le *Teniente* Ramón Gavilán.

Pendant ce temps, la pression de l'armée Rouge augmente graduellement sur le front central. L'aérodrome subit des attaques nocturnes continuelles qui endommagent plusieurs avions. En parallèle, les décollages sur alerte sont aussi plus nombreux. Entre le 22 et le 24 février les Espagnols s'adjugent onze victoires (cinq Il-2, trois LaGG-3, deux Pe-2 et un La-5). Le pilote qui se fait le plus remarquer est le *Teniente* Hevia qui compte trois victoires.

Le mois suivant, entre le 7 et le 10 mars, les Espagnols obtiennent sept victoires supplémentaires (cinq chasseurs et deux Il-2). Dans la nuit du 17 au 18, les partisans détruisent un Bf 109 au sol. Dans ces conditions, la situation sur la base devient vite insoutenable, d'autant que les Allemands sont en train de se retirer du saillant de Rhzev. De ce fait, les Espagnols abandonnent l'aérodrome d'Orel et se replient sur Sechtchinskaïa. Dans les jours qui suivent, quatre victoires sont revendiquées, dont trois chasseurs LaGG-3. Mais la roue de la chance tourne quand le 18 mars, le *Teniente* Narciso García García se tue en essayant un Bf 109 qui

venait de sortir de révision. Puis, trois jours plus tard, deux Bf 109F-4 en mission de protection de He 111, sont surpris par des LaGG-3 au dessus de Privetov, qui touchent et font exploser l'avion du *Capitán* Antonio García Menéndez-Conde, ne laissant aucune chance au pilote.

Suite à cela, les Espagnols se retrouvent pratiquement sans avion et attendent du renfort en matériel. Une bonne surprise les attend avec l'arrivée d'une douzaine de Fw 190A-2 ! Le *Teniente* Hevia, qui parle allemand, est provisoirement muté à la *Stabstaffel* de la JG 51 pour se familiariser avec la nouvelle machine et pour servir d'instructeur à ses coéquipiers. Le 14 avril 1943, volant comme ailier du *Feldwebel* Kurt Tanzer (5), Hevia abat un Pe-2. Un peu plus tard, le 25 avril, après un court entraînement sur la machine, la 3ème escadrille entame ses premiers vols opérationnels. Dans le même temps, les derniers pilotes du troisième contingent arrivent et les anciens pilotes du deuxième quittent le front pour l'Espagne. Les missions continuent et deux LaGG-3 sont abattus le 1er mai, mais ces victoires sont ternies par la mort du *Teniente* Juan Roselló Simonet, qui se tue accidentellement quand son parachute ne s'ouvre pas.

Le 8 juin, en une série de sorties défensives, l'escadrille revendique dix victoires. Le *Teniente* Alejandro Pérez González détruit un Pe-2, mais en retour son Fw 190 est incendié par les chasseurs russes et il doit sauter en parachute. Sa tête heurte la dérive et le pilote perd la vie.

Deux jours plus tard, les Soviétiques lancent une violente attaque contre le terrain de Sechtchinkaïa et les pilotes espagnols détruisent neuf avions et probablement un autre. La dernière victoire de la troisième escadrille est remportée le 4 juillet par le *Teniente* Bernado Meneses qui abat un La-5. En effet, la relève a commencé à arriver, permettant le retour du personnel de la 3ème escadrille.

Son bilan pendant son séjour sur le front de l'Est s'établit à 1 716 sorties, 63 victoires revendiquées en 112 combats aériens pour la perte de cinq pilotes. Les deux pilotes qui arrivent en tête de liste sont Hevia avec douze victoires et Gavilán avec neuf victoires.

### LA 4ème ESCADRILLE ARRIVE

Sous les ordres du *Comandante* Mariano Cuadra, la 4ème escadrille arrive juste à temps pour la dernière grande offensive de la Wehrmacht, Koursk. Dès le départ, le rythme des sorties est infernal et, le 6 juillet, le *Teniente* Pedro Lacalle est grièvement blessé au cours d'un atterrissage forcé sur l'aérodrome avancé de Briansk. Le lendemain, l'escadrille remporte sa première victoire, un La-5 abattu par l'*Alférez* José Mateos. Le 12, deux chasseurs sont abattus et, le 14 juillet, en mission de protection d'un He 111, ils détruisent un LaGG-3. Cependant, les Espagnols perdent deux des leurs : le *Teniente* Manuel Sánchez-Tabernero, qui fait un atterrissage sur le ventre dans les lignes ennemies, et l'*Alférez* Eduardo García Amigo. Sánchez-Tabernero rentrera dans la nuit au terrain, mais García Amigo sera porté disparu (6).

Profitant des longues journées d'été, l'escadrille réalise de nombreuses de sorties sur le front, revendiquant 43 avions abattus au cours du seul mois d'août. Le 12, quatre La-5 et un LaGG-3. Après avoir envoyé au tapis un La-5, le *Teniente* Gerardo Escalante de la Lastra est lui-même abattu par les chasseurs soviétiques et doit sauter de son avion en flammes. Arrivé au sol, il est par chance récupéré par une patrouille de Russes blancs. Ses brûlures et blessures sont si graves qu'il passera plus d'un an dans un hôpital allemand avant d'être rapatrié en Espagne. Le 21, l'*Alférez* Luis Chicharro Lamamié se tue à sa première sortie opérationnelle en entrant en collision avec un La-5. Dix jours plus tard, c'est au tour du *Capitán* Alvaro Borrás Marimón d'être abattu par des La-5, en mission d'escorte. Il est porté disparu vers Ielnia.

Le mois de septembre est particulièrement actif pour l'escadrille, qui change trois fois de terrain en autant de jours, passant par Smolensk, Orcha et Stary-Bychow. Au cours de ce mois, 575 sorties sont réalisées par les Espagnols et 15 aéronefs soviétiques sont détruits dans les airs, dont un ballon d'observation par le *Teniente* Salvador Serra le 12 septembre. Le 18, un combat a lieu entre quatre Fw 190 en mission d'escorte et des chasseurs LaGG. L'*Alférez* Luis Estebánez Vela disparaît au cours de cette action. Des soldats allemands le voient descendre, suspendu à son parachute dans les lignes russes, mais personne n'entendra plus parler de lui.

Au mois d'octobre le front du secteur Centre se stabilise au niveau du fleuve Dniepr et l'activité aérienne s'en trouve réduite. L'unité abat un seul avion, un Il-2 qui est crédité au

Le *Comandante* Julio Salvador, qui commande le second contingent, sur son Bf 109F « 13 » noir. (ECPA)

Deux Bf 109F de la 15.(*Span.*)/JG 51 sur le terrain d'Orel.
On note que l'appareil au premier plan avait reçu le nom commémoratif d'un chef mécanicien.
Il est possible, mais nullement certain, qu'il s'agisse de l'appareil de Robles, en raison de la présence du faisceau de flèches sur le fuselage arrière.
(ECPA)

*Teniente* Dámasco Arango, le 21 octobre. Le même jour, au cours d'un combat avec des Yak-9, le *Teniente* Enrique Pareja Núñez est abattu et tué à environ 15 km de Orcha. Novembre est un mois encore plus tranquille, aucune victoire ne venant s'ajouter au palmarès des Espagnols. Cependant, ce mois est marqué par la mort du *Teniente* Fernando Sánchez-Arjona Courtoy, le 19 novembre, qui s'écrase près de l'aérodrome après avoir décroché suite à l'accumulation de glace sur ses ailes. Il avait obtenu neuf victoires en Russie. Quatre jours plus tôt, l'*Alférez* José Recasens Garriga avait été blessé par des La-5 pendant qu'il attaquait un Il-2.

Le 25 novembre, l'unité espagnole se replie sur le terrain de Bobruisk, et c'est à partir de cette base que le *Teniente* Fransisco Valiente obtient, le 5 décembre, la seule victoire du mois en abattant un Boston.

À la fin du mois de décembre commencent à arriver les premiers éléments de la 5ème escadrille alors que le gros de la division « *Azul* » a reçu l'ordre de retourner en Espagne. Le 10 janvier 1944, dans le secteur de Paritchi, huit Fw 190 (six allemands et deux espagnols pilotés par les *Tenientes* José Cavanilleset Fernández-Peña) luttent férocement contre des chasseurs marqués de l'étoile rouge pour protéger une formation de *Stuka*. Au retour à la base, manque à l'appel le *Teniente* José Cavanilles Berreterra, que personne ne reverra. Deux jours plus tard, le *Teniente* Valiente obtient la dernière victoire de la 4ème escadrille, un Boston.

Le bilan de la 4ème escadrille s'établit à 1 918 sorties, 74 victoires pour la perte de sept pilotes tués et trois autres blessés et 277 combats. En tête du palmarès, on trouve le *Comandante* Cuadra (10 victoires), le *Teniente* Sánchez-Arjona (9 victoires) et le *Teniente* Arango (7 victoires).

## LE DERNIER CONTINGENT

Le 23 février 1944, à Brobruisk, en plein milieu de l'offensive d'hiver russe a lieu la relève officielle de la 4ème escadrille par la 5ème. Elle est placée sous la responsabilité du *Comandante* Javier Murcia. Comme la guerre est manifestement perdue pour l'Allemagne, Franco ne souhaite pas avoir davantage de publicité pour les volontaires espagnols. Ils passent donc la frontière des Pyrénées presque en cachette, par petits groupes. Après leur entraînement sur la base française de Bergerac, sous les attaques continuelles des Alliés, les Espagnols prennent le chemin du front ou une surprise les attend : au lieu des Fw 190 sur lesquels ils se sont entraînés, ils perçoivent des Bf 109G. De plus, avec le rapatriement d'une grande partie du personnel au sol, l'escadrille se trouve à court d'hommes. Cet état de chose, lié au froid intense qui règne, fait que la 5ème ne réalise que peu de missions.

L'escadrille participe à six combats aériens mais n'obtient aucune victoire. Cela n'empêche pas la perte d'un pilote en opération. Le 17 février, au cours d'une mission d'escorte de *Stuka*, les pilotes espagnols voient sur le chemin du retour des Il-2. Dans la mêlée qui s'ensuit, le *Teniente* Estanislao Segurola Guereca disparaît. Son corps sera retrouvé un peu plus tard au sud de Moiseïewska, toujours à bord de son Bf 106G calciné.

Pendant ce temps, les événements politiques se précipitent et, le 5 mars 1944, l'escadrille reçoit l'ordre de retourner en Espagne. Pendant son court séjour en Russie, la 5ème escadrille n'a effectué que 86 sorties, sans remporter de victoire, pour la perte d'un pilote.

La composante aérienne de la division « *Azul* » quitte le front russe après deux ans et demi de présence. Son bilan général s'établit à 5 492 sorties opérationnelles au cours desquelles elle a livré 606 combats et revendiqué 160 avions soviétiques. Vingt pilotes ont été tués ou portés disparus. Les Espagnols quittent le front Est en sachant que de toute manière la Lufwaffe a perdu la guerre aérienne en Russie. Á peine 400 chasseurs sont chargés de protéger un front de 3 000 kilomètres qui va de l'Arctique à la mer Noire. Ils font face à un ennemi six fois supérieur en nombre, chaque fois mieux équipé et mieux entraîné. La déroute est devenue inévitable.

*Page opposée* :
deux demandes d'homologation de victoires (*Abschußmeldung*) de la 15.(*Span.*)/JG 51.
Celle de gauche concerne le LaGG-3 revendiqué le 18 juillet 1942 par le lieutenant Javier Arraiza; le compte-rendu a été signé par le chef d'escadrille, le commandant Bengoechea.
Celle de droite se rapporte au ballon détruit par le lieutenant Salvador Serra, le 12 septembre 1943. Une annotation manuscrite indique qu'il n'a pas été possible de préciser s'il s'agissait d'un ballon de barrage, d'un ballon captif ou même d'un dirigeable !

**NOTES**

(1) « Bleue » en espagnol par allusion à la couleur de la chemise portée par les phalangistes [NDLR].
(2) García Morato est le plus grand as de la guerre d'Espagne avec 40 victoires [NDLR].
(3) *Jabo* : *Jagdbomber*, chasseur -bombardier
(4) *Alférez* : adjudant
(5) Kurt Tanzer termine la guerre avec 143 victoires et comme *Staffelkapitän* de la 13./JG 51. Après la guerre, il s'engage dans la nouvelle Bundesluftwaffe et se tue en juin 1960 au cours d'un vol d'entraînement sur T-33 [NDLR].
(6) Peut-être abattu par le sous-lieutenant Noël Castelain du GC3 *Normandie*.

8

V.N.E.

Muster 1
(Für fliegende Verbände)

A.S.M.

Anlage 1 zu Nr. 431

15./J.G.51 Spanische Staffel (Truppenteil)

o.Orden 16. Juli 1942 (Ort, Datum)

# Abschußmeldung, Zerstörungsmeldung

1. Zeit (Tag, Stunde, Minute) und Gegend des Absturzes: 18. Juli 1942. 10,55 Uhr
   2 km n. Potrassowo Pl.Qdr. 55854 (1:300 000)
   Höhe:
2. Durch wen ist der Abschuß/Zerstörung erfolgt? Oblt. Javier Arraiza
3. Flugzeugtyp des abgeschossenen Flugzeuges: LAGG-3
4. Staatsangehörigkeit des Gegners: Usd.SSR.
   Werknummern bzw. Kennzeichen: Sowjet Stern
5. Art der Vernichtung:
   a) Flammen mit dunkler Fahne, Flammen mit heller Fahne
   b) Einzelteile weggeflogen, abmontiert (Art der Teile erläutern), auseinandergeplatzt: r. Fläche u. Kabine.
   c) zur Landung gezwungen (diesseits oder jenseits der Front, glatt bzw. mit Bruch)
   d) jenseits der Front am Boden in Brand geschossen
6. Art des Aufschlages (nur wenn dieser beobachtet werden konnte):
   a) diesseits oder jenseits der Front
   b) senkrecht, flachem Winkel, Aufschlagbrand, Staubwolke
   c) nicht beobachtet, warum nicht? War noch weiter im Luftkampfe verwickelt.
7. Schicksal der Insassen (tot, mit Fallschirm abgesprungen, nicht beobachtet)
8. Gefechtsbericht des Schützen ist in der Anlage beigefügt
9. Zeugen:
   a) Luft Hptm. Bengoechea
   b) Erde
10. Anzahl der Angriffe, die auf das feindliche Flugzeug gemacht wurden: 1
11. Richtung, aus der die einzelnen Angriffe erfolgten: Hinten, oben
12. Entfernung, aus der der Abschuß erfolgte: 50 mtr.
13. Takt. Position, aus der der Abschuß angesetzt wurde: Hinten, oben
14. Ist einer der feindlichen Bordschützen kampfunfähig gemacht worden?
15. Verwandte Munitionsart: M.BSprG.P.für 2 cm.PMK.SMK.SMKL.für MG.
16. Munitionsverbrauch: 120 MG. 24 Kanone
17. Art und Anzahl der Waffen, die bei dem Abschuß gebraucht wurden 2 MG. 1 Kanone
18. Typ der eigenen Maschine (z. B. Me 109 E mit 2 Kanonen und 2 M.G.) 109 F2. 1 Kanone 2 MG.
19. Weiteres taktisch oder technisch Bemerkenswertes:
20. Treffer in der eigenen Maschine:
21. Beteiligung weiterer Einheiten (auch Flak)

Lfl 6 / 242/44

306/1

Zu Ziffer 5–7 ist Zutreffendes zu unterstreichen.

(Unterschrift)
Hauptmann und Staffelkapitän

A ESCUADRILLA EXPEDICIONARIA DE CAZA

Maximilian-Verlag, Berlin SW 68, Ritterstr. 33.

15

V.N.E.

(Für fliegende Verbände)

A.S.M.

Anlage 1 zu Nr. 431

Jan. 10.3.4

...taffel ...

In Felde, den 12. 9. 43 (Ort, Datum)

...chußmeldung, ~~Zerstörungsmeldung~~

...inute) und Gegend des Absturzes: 12.9.43, 15,25 Uhr
...372, 5 km W Jelnja

...huß/Zerstörung erfolgt? Oblt. Salvador Serra

...chossenen Flugzeuges: Ballon
...s Gegners: Russe
...Kennzeichen: —

Ausserdem ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, ob es ein verbundener Sperrballon oder ein benannter Fesselballon oder ein Tiefschuß war! Jan.

...er Fahne, Flammen mit heller Fahne
...gen, abmontiert (Art der Teile erläutern), auseinandergeplatzt
...ngen (diesseits oder jenseits der Front, glatt bzw. mit Bruch)
...m Boden in Brand geschossen
...ur wenn dieser beobachtet werden konnte):
a) diesseits oder jenseits der Front
b) senkrecht, flachem Winkel, Aufschlagbrand, Staubwolke
c) nicht beobachtet, warum nicht?
7. Schicksal der Insassen (tot, mit Fallschirm abgesprungen, nicht beobachtet)
8. Gefechtsbericht des Schützen ist in der Anlage beigefügt
9. Zeugen:
   a) Luft Oblt. Valiente
   b) Erde —
10. Anzahl der Angriffe, die auf das feindliche Flugzeug gemacht wurden: 2
11. Richtung, aus der die einzelnen Angriffe erfolgten: von oben
12. Entfernung, aus der der Abschuß erfolgte: 400–20 m
13. Takt. Position, aus der der Abschuß angesetzt wurde: oben
14. Ist einer der feindlichen Bordschützen kampfunfähig gemacht worden? nicht beobachtet
15. Verwandte Munitionsart: Brsprgr.Pzsprgr.Pzbrgr-El.Pmk.B.Pr.
16. Munitionsverbrauch: 400 MG 17, 300 MG 151
17. Art und Anzahl der Waffen, die bei dem Abschuß gebraucht wurden 2 MG 17, 2 MG 151
18. Typ der eigenen Maschine (z. B. Me 109 E mit 2 Kanonen und 2 M.G.) FW 190, A-3
19. Weiteres taktisch oder technisch Bemerkenswertes: nein
20. Treffer in der eigenen Maschine: nein
21. Beteiligung weiterer Einheiten (auch Flak) nein

F.P. Nr. 09773 Lfl 6 Nr 43/44 v. 10.12.44

Zu Ziffer 5–7 ist Zutreffendes zu unterstreichen.

(Unterschrift)
Hauptmann u. Staffelkapitän

1853 Maximilian-Verlag, Berlin SW 68, Ritterstr. 33.

306/1

Lbz. A

## AU SERVICE DE L'ENNEMI (4)

# Les chasseurs de la RAF

Cynrik De Decker
Jean-Louis Roba

*SI LES AVIONS américains capturés puis remis en service dans la Luftwaffe ont été assez bien couverts dans la presse spécialisée, les appareils britanniques qui ont subi un sort identique sont beaucoup moins connus. Les auteurs, grâce à de longues recherches sur ce sujet, nous offrent une sorte de catalogue des appareils de la RAF qui ont, un beau jour, porté la croix gammée.*

Pratiquement tout appareil allié qui tombait dans les lignes allemandes faisait l'objet de recherches méticuleuses. Les membres des *Bergungskommandos* (unités de sauvetage) remplissaient un questionnaire mentionnant de nombreux détails sur le fuselage, les numéros de série, les moteurs et l'équipement radar.

Cependant, tout comme leurs adversaires, les officiels de la Luftwaffe étaient désireux de récupérer des avions ennemis intacts. D'abord, il était intéressant pour eux de connaître l'état de la technologie chez leurs adversaires en testant en vol l'un de leurs avions. Ensuite, c'était un moyen bon marché de forger une meilleure expérience au combat aérien des élèves-pilotes de la Luftwaffe. Il est un fait plus ou moins bien connu que les *Fliegerschule* allemandes utilisèrent de nombreux modèles de construction étrangère. Ces formations consommèrent des centaines d'appareils français et tchèques et plus d'un pilote de chasse ou de bombardement se fit la main sur l'un d'eux. Quelques appareils de la RAF connurent un sort identique.

### LES PREMIERS CHASSEURS

L'invasion de la Norvège, en avril 1940, fournit un premier contingent de chasseurs aux Allemands. Le Gloster Gladiator était un chasseur britannique alors très répandu; il avait été livré notamment à la Finlande, à la Lettonie et à la Lituanie. Lors de l'invasion de ces deux derniers pays, en juin 1941, une douzaine de Gladiator fut capturée. Ces appareils furent mis en service à l'*Erganzüngsgruppe* (S) 1, un groupe d'entraînement au remorquage des planeurs (en particulier du DFS 230). On connaît les NJ+BO, 1E+BL, +DK, +DL, +JM, +PH et +SH.

Chaque appareil reçut un *Werknummer* particulier, consistant en un nombre de quatre ou cinq chiffres, dont la constitution pour les *Beuteflugzeuge* (avions capturés) n'a pas encore été éclaircie. Il semble toutefois qu'il n'y ait aucun rapport entre le numéro de série d'origine et le *Werknummer* allemand [1].

Dans les listes des pertes de l'OKW, on trouve les Gladiator suivants :

– Wk.Nr. 45829, accidenté à 45% lors d'un atterrissage forcé à Lichtefeld, à la suite d'une panne de moteur, le 16 avril 1942;

– Wk.Nr. 45710, détruit à 80% (le pilote, l'*Oberfeldwebel* Karl Fecher, fut blessé) lors d'un atterrissage forcé à Zellhausen;

– Wk.Nr. 45717, détruit à Langendiebach en mars 1943;

– Wk.Nr. 45826, détruit à Babenhausen, le 4 avril 1943.

### LES HURRICANE

Pendant l'offensive allemande à l'ouest, peu d'avions britanniques intacts furent capturés. La plupart de ceux

Un Hawker Hurricane Mk. I aux couleurs de la Luftwaffe. Il porte le code ?F+SC. L'appareil appartenait au I./*Jagdfliegerschule* de Zerbst. (Sauf mention contraire, les photos proviennent de la collection des auteurs)

[1] Il se peut néanmoins qu'il y ait une relation entre le *Werknummer* et le numéro constructeur, les Wk.Nr. attribués aux Gladiator correspondant à des c/n de chez Gloster. [NDLR]

Un des Gloster Gladiator de la Luftwaffe, probablement récupéré lors de l'invasion des pays baltes, en juin 1940. L'appareil porte le code NJ+BO.
(Archives T.E. Willis)

qui furent abandonnés sur le continent avaient été détruits lors des combats ou sabordés avant l'évacuation. De plus, les avions utilisés par la RAF en France ne comptaient pas parmi les plus modernes.

Au moins deux Hurricane, capturés en mai ou pendant la bataille d'Angleterre, furent remis en état de vol par la Luftwaffe. À l'automne 1940, le II./JG 51, basé à Marquise (62), fit voler un Hurricane Mk. I. Il ne fut pas utilisé en opérations, mais servit à des essais comparatifs avec le Messerschmitt.

Avant le mois d'août 1941, l'un des derniers modèles Mk. I tomba intact entre les mains des Allemands. Entre août 1941 et mai 1942, il fut affecté au I./*Jagdfliegerschule* 2 (école de combat aérien) à Zerbst, où il permit aux jeunes pilotes d'effectuer quelques vols d'essai. Il est intéressant de noter que cet appareil avait reçu un camouflage de type Luftwaffe ainsi que le code DE+SC. On a signalé un autre Hurricane à Rechlin portant les codes KM+GG et DF+GC.

Le Hurricane Mk.I V7670, capturé dans le désert, reçut les marques de nationalité allemandes, mais il fut récupéré par les Britanniques.

Les Hurricane volèrent au moins jusqu'en 1943, ainsi que l'attestent les listes des pertes. Le 29 avril 1943, le Hurricane Wk.Nr. 2545, appartenant à l'*Überführungskommando/Luftzeuggruppe* S (détachement de convoyage), fut endommagé à la suite d'un atterrissage forcé à Johannistahl. Un peu plus tard, en août, le Wk.Nr. 2683 du *Jagdlehrerüberprufungsgruppe* (école des moniteurs de chasse) connut le même sort à Orléans-Bricy. Ces accidents témoignent de l'intensité des vols d'essai et d'entraînement effectués avec les avions britanniques.

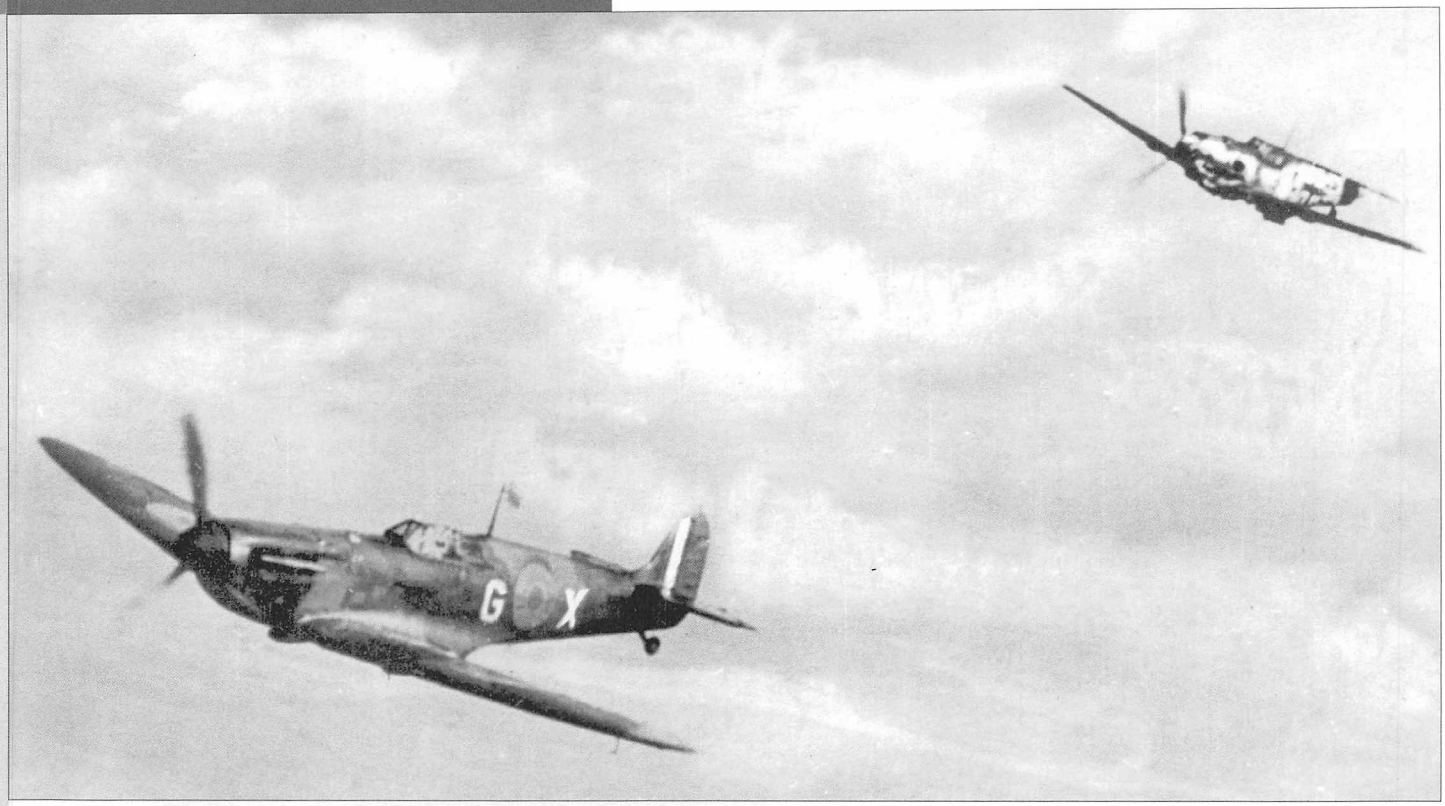
**LES SPITFIRE**

Comme on le sait, le Spitfire fut le principal adversaire de la Luftwaffe tout au long de la guerre. Pendant la bataille de Dunkerque, plusieurs Spitfire s'écrasèrent sur les plages et furent l'objet d'examens minutieux. L'un d'entre eux fut probablement récupéré et remis en état de vol. On connaît un Mk. I, avec le dessous blanc et noir (typique des premiers schémas de camouflage), volant à Kolberg, en octobre 1940, revêtu de croix noires et portant le code G+X. Il fut utilisé pour des photos de propagande, avec le même code. La croix de fuselage fut remplacée par une cocarde de la RAF, mais du mauvais type, car semblable à celle des extrados (sans blanc). La séquence montrant un Bf 109E « interceptant » le Spitfire fut publiée dans le magazine *Der Adler*.

Au moins deux Spitfire furent capturés pendant la bataille d'Angleterre.

Le 18 août 1940, le Spitfire Mk.I N3277 (« Dirty Dick ») du N° 234 *Squadron*, stationné à Warmwell, fut considéré comme ayant été abattu près de l'île de Wight. En fait, le pilote canadien, le *Pilot Officer* Richard Hardy, effectua un atterrissage parfait près de Cherbourg et fut fait prisonnier. Le code de fuselage (AZ-H) fut presque entièrement recouvert par une énorme croix noire.

Le 6 septembre 1940, le *Pilot Officer* J.R. Caister du N° 603 *Squadron*, fut intercepté près de Manston par le *Hauptmann* Hubertus von Bonin, *Kommandeur* du I./JG 54. Sans doute désorienté après son engagement, le pilote britannique acheva son vol non dans une prairie du Kent, mais du mauvais côté de la Manche. Vers 13 heures, Caister posa d'une manière quasiment parfaite son X4260 (XT-D) sur un pré près de Guines (62), offrant ainsi aux Allemands sur un plateau un exemplaire intact



Un Spitfire poursuivi par un Messerschmitt 109, une image sans doute banale de la bataille d'Angleterre, mais totalement fabriquée pour les besoins de la propagande du IIIème Reich.
Le Spitfire porte un code et une cocarde de fuselage sans rapport avec la réalité.

du Spitfire Mk.I. Le pilote fut accueilli quelques heures au mess de Guines, tandis que les mécaniciens allemands réparaient l'hélice et repeignaient l'avion en bleu clair. Le sort du X4260 n'est pas clair, mais il est vraisemblable que cet appareil fut testé à l'*Erprobungsstelle* 2 de Rechlin, le centre d'essais en vol de la Luftwaffe. L'aérodrome de Rechlin, avec sa piste en herbe, était situé à l'extrémité sud du lac Müritz, à environ 100 km au nord-ouest de Berlin. Au moins deux Spitfire (codés 2+1 et 5+2) et un Hurricane (4+1) y furent testés. Il est probable que ces appareils furent ensuite versés à des unités qui en avaient une plus grande utilité.

Le 12 avril 1942, un pilote du N° 521 *Squadron* se trouva désorienté au-dessus du continent. Son unité était basée à Bircham Lewton et l'une des missions des ses Spitfire à long rayon d'action était de survoler les objectifs du *Bomber Command* avant un raid pour collecter des informations météorologiques. On pense qu'un jeune *Pilot Officer* canadien, qui venait juste d'être affecté à l'escdrille, avait reçu l'instruction de survoler l'Écosse et de revenir avec un bulletin météo. Il s'agissait de son ultime épreuve avant d'être lancé dans le grand bain. Il règla son compas, grimpa au-dessus de la crasse et, insouciant, mit le cap au sud au lieu de le mettre au nord. Quand il aperçut des terrils sous lui, il pensa qu'il survolait l'une des régions minières du Pays de Galles. Il se posa sans histoire sur le terrain le plus proche qui s'avéra être celui de... St Trond, en Belgique ! Selon certains anciens du II./NJG 1, qui était basé à St Trond, le jeune Canadien demanda du carburant en promettant de ne rien dire à ses supérieurs quand il serait de retour au Royaume Uni ! De nombreuses semaines plus tard, ses camarades reçurent une carte d'un camp de prisonniers qui leur révéla ce qui lui était arrivé.

Son Spitfire, AB131 (anciennement affecté au N° 1401 *Meteorologic Flight*), était un PR.IV équipé du nouveau moteur Merlin 45 (avec 9.55 heures de vol). C'était alors l'avion le plus rapide en service dans la RAF. Il entama une nouvelle carrière dans une école de la Luftwaffe. En 1944, il fut signalé à Hannovre-Wunstorf portant le code T9+EK.

## LE *SPITSCHMITT*

Le 18 novembre 1942, le N° 131 *Squadron* participa à une mission *Rhubarb* sur Ouistreham. Le *Pilot Officer* Bernard Scheidhauer, un Français libre, pilotant le Spitfire Mk.Vb EN580, fut touché par la *Flak* et se posa sur son sol natal, où il fut fait prisonnier. En mars 1944, il participa à la « Grande évasion » et fut exécuté par la *Gestapo*.

L'appareil était en parfait état et fut testé en vol à Rechlin et à Backnang. Il fut ensuite conduit à la *Flugversuchs-Abteilung* (section de recherches aéronautiques) de Daimler-Benz à Echterdingen. Ce fut là qu'il fut équipé d'un moteur DB 605A-1, ou plus exactement d'un avant de fuselage complet de Bf 109G. La combinaison de l'extraordinaire cellule de Supermarine mariée au superbe moteur Dainler-Benz donna des résultats au-delà de toute espérance. Codé CJ+ZY [2], l'appareil fut testé en vol et ses pilotes furent unanimes à déclarer que c'était « un rêve à piloter ». Le 27 avril 1944, il fut légèrement endommagé (10%) à la suite d'une panne. Son destin fut définitivement scellé par le tapis de bombes alliées qui s'abattit sur l'usine d'Echterdingen, le 14 août 1944.

## UN SPIT POUR LA PROPAGANDE

Au moins un Spitfire a volé avec les marques de nationalité britanniques pour un film de propagande allemand sur la bataille d'Angleterre. L'avion était piloté par le *Flieger Hauptingenieur* Hans-Werner Lerche, pilote d'essais de l'*E-Stelle* de Rechlin. Les origines de cet

[2] Un profil en couleur de cet appareil a été publié dans Aéro-Journal n° 9, page 37.

*Ci-dessus* :
ce Hurricane Mk. I (V7670) changea à deux reprises de propriétaire. Capturé et repeint par les Allemands dans le désert de Cyrénaïque, il fut repris par les Anglais.
(Collection J. Mutin)

*Ci-dessous* :
toujours plus fort ! Devant l'objectif d'une caméra habilement placée, le *Flieger Ingenieur* Hans-Werner Lerche fait semblant d'avoir été abattu par un équipage de Heinkel He 111.
En temps de guerre, on se remonte le moral comme on peut.
(D.R.)

appareil sont vagues et, dans son livre [3], l'auteur en parle comme étant un Mk. III. Il devait simuler un combat avec un bombardier allemand et, un pot fumigène allumé, piquer vers le sol pour donner l'impression aux spectateurs que l'équipage allemand venait de remporter une nouvelle victoire.

Lerche écrivit : « *Parce que le Spit était équipé d'un moteur en V inversé, il offrait une mauvaise visibilité au sol lors du roulage, une grosse différence avec le Bf 109. Pour être sûr de ne toucher personne, on devait zigzaguer sur la piste. Une fois en l'air, le Spitfire était sans problème. Il était très sensible aux ailerons et, à haute vitesse, le pilote devait se battre contre un couple élevé. Grâce à son armement et à sa faible charge alaire, le Spitfire III était un adversaire de taille, mais il était moins rapide que nos chasseurs* ».

### *TOP-GUN* À L'ALLEMANDE

Au début de la guerre, la Luftwaffe commença à amasser une collection d'avions ennemis en son centre d'essais de Rechlin. Dès qu'elle devint substantielle, les pilotes purent venir voir de plus près les avions alliés apparemment intacts exposés dans plusieurs *Beutepark der Luftwaffe* (parc d'avions capturés). L'un des mieux dotés était le *Beutepark der Luftwaffe* 5, installé à Nanterre, dans la banlieue parisienne. On pouvait y voir au moins un Spitfire Mk. I.

En 1943, la Luftwaffe était en pleine expansion et l'instruction des pilotes avait été réduite afin de remplacer plus vite les pertes dans les unités. La Luftwaffe comprit qu'un meilleur entraînement au combat pourrait être dispensé par l'intermédiaire d'une unité spécialisée qui serait équipée de tous les avions capturés en état de vol.

Plusieurs appareils alliés furent affectés à une unité spéciale, la 2. *Staffel* de la *Versuchsverband Oberbefehlshaber der Luftwaffe* (VV ObdL – unité expérimentale du haut-commandement de la Luftwaffe). La VV ObdL fut officiellement créée le 27 janvier 1943. La 1. *Staffel* était chargée des essais des avions à long rayon d'action et de reconnaissance spéciale ou à haute altitude.

La 2. *Staffel*, commandée par le *Major* Edmund Gartenfeld et basée à Oranienburg, près de Berlin, avait des activités foncièrement différentes, puisqu'elle avait en charge le parachutage des agents derrière les lignes ennemies pour l'Abwehr ou la SS, avec des avions allemands et alliés (principalement des bombardiers). Cependant, la deuxième escadrille avait un autre activité, celle de tester en vol les avions alliés capturés et de les présenter en vol aux pilotes de chasse allemands pour perfectionner leur instruction.

Le 21 février 1944, elle fut divisée en deux éléments. Le premier forma le célèbre mais mystérieux I./KG 200. Le second, passé sous les ordres du *Hauptmann* Theo Rosarius, regroupa tous les avions alliés. À partir de juin 1944, Rosarius et ses équipes se mirent à sillonner les bases du Reich, où stationnaient les unités de chasse de défense ou celles qui étaient envoyées au repos ou en recomplètement. Ils y passaient généralement deux à

[[3] *Testpilot auf beute Flugzeugen* - H-W.Lerche - Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1977.

Les mécaniciens du I./JG 54 repeignent le Spitfire Mk. I X4260 d'une couche de peinture bleu clair. Il s'agit de l'appareil posé par le *Pilot Officer* Caister du N° 603 *Squadron* sur le terrain de Guines.

trois jours. Après un « amphi-cabine » théorique, où on leur expliquait les qualités et les défauts des appareils alliés (habituellement, un P-51, un P-47 et un Spitfire) les pilotes étaient invités à participer à des combats simulés, au cours desquels les deux « adversaires » utilisaient la même fréquence radio.

C'était une chance à laquelle les pilotes de la RAF ne pouvaient que rêver et c'était exactement le même programme que celui que propose aujourd'hui l'USAF au-dessus du Nevada avec ses fameux exercices « Top Gun » et « Red Flag ».

Bien vite, la 2./VV ObdL reçut le sobriquet de « *Zirkus Rosarius* ». En 1944, elle fut transférée à Göttingen, un terrain bien équipé en matière d'infrastructure. Les pièces détachées étaient fournies par les Alliés eux-mêmes et prélevées sur les épaves des avions abattus qui jonchaient le sol de l'Europe occidentale. Tous les avions (y compris les P-51 et P-47 américains et les chasseurs soviétiques) avaient les parties inférieures et la queue peintes en jaune. Ils possédaient, bien évidemment, de larges marques de nationalité allemandes. Ils portaient le code « T9 », généralement en petits caractères blancs devant la croix de fuselage et la lettre individuelle et la lettre de l'escadrille en gros caractères noires, derrière la croix de fuselage. Le code était répété sous les ailes. Le « Cirque Rosarius » disposait d'au moins un Spitfire Mk. IX à l'été 1944. On connaît les Spitfire PR Mk.XI T9+EK et Mk. IV T9+BB. L'escadrille récupéra un dernier Spitfire, un Mk. IV, à la fin de la guerre, probablement le MK698 du N° 412 RCAF *Squadron*, porté disparu le 5 décembre 1944.

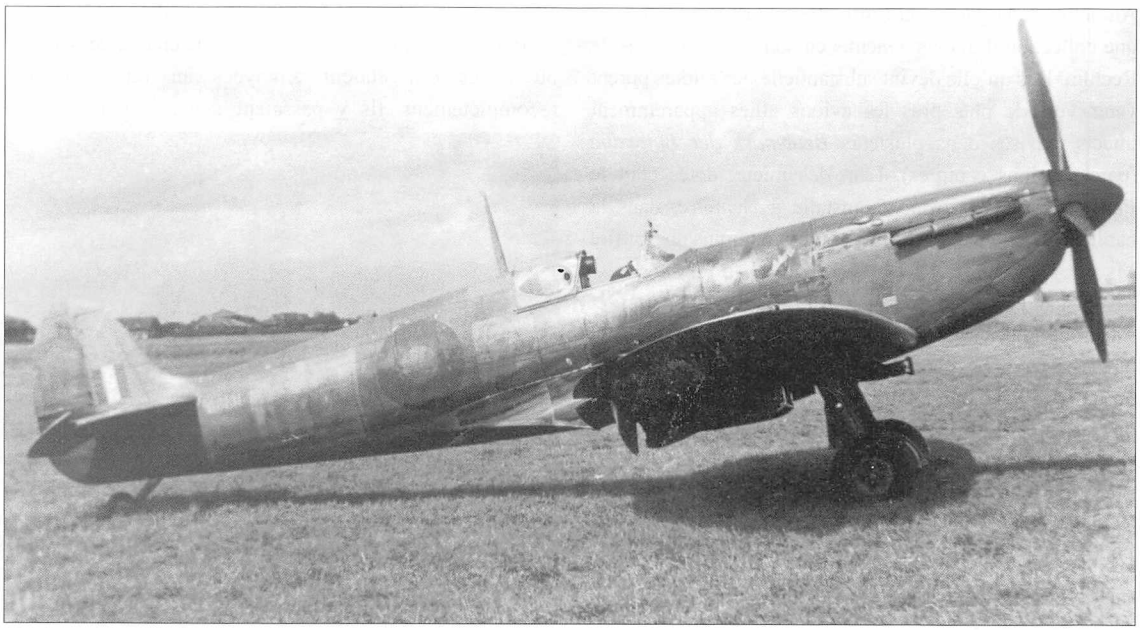
### *SPITFEUER* SUR LE TCHAD

Il semble peu probable que ces chasseurs aient servi contre leurs anciens propriétaires au-dessus de l'Europe de l'Ouest. Toutefois, on connaît une mission assez mystérieuse d'un Spitfire au-dessus de l'Afrique du Nord, impliquant la *Brandeburger*, qui était le pendant allemand de la SAS.

En juin 1942, une unité spéciale fut mise sur pied et envoyée en Afrique. Devant l'avance de Rommel, ce commando devait traverser le désert jusqu'au Tchad pour couper les voies de communication des Alliés. Le groupe commandé par l'*Oberleutnant* von Leipzig comptait une centaine d'hommes, habillés en uniformes alliés et équipés d'une trentaine de jeeps et de camions capturés. L'appui aérien devait être fourni par un Spitfire piloté par un capitaine de la *Brandeburger* qui convoya l'appareil depuis l'Europe. Les Allemands poussèrent-ils le perfectionnisme jusqu'à le peindre en schéma désertique et à l'équiper de filtres à sable ?

Quand il arriva à Tobrouk, il manqua de peu d'être abattu par la *flak* – piloter un Spitfire au-dessus des lignes allemandes comportait certains risques ! L'appareil se dirigea sur Gatrun et, en attendant l'arrivée de la colonne motorisée, le capitaine effectua quelques reconnaissances au-dessus du Tchad, sans la moindre interférence de la part de l'aviation française libre. Ce fut la seule intervention de ce Spitfire en Afrique, car peu de temps après, la mission fut annulée en raison du repli amorcé par Rommel.

On n'en sait malheureusement pas davantage.



Le Spitfire PR. IV AB131 du N° 222 *Squadron* sur la base de St Trond. Utilisé pour des relevés météorologiques, l'appareil porte une livrée et une cocarde de fuselage bien particulières.

Le Spitfire PR.XI T9+EK, facilement reconnaissable à sa dérive pointue et à son « goitre ».
Il fut utilisé par le « *Zirkus Rosarius* » avec les surfaces inférieures et la queue peintes en jaune.

**LA COLLECTION S'ENRICHIT**

Le premier Hawker Typhoon à tomber entre les mains des Allemands fut probablement le EJ956 (SA-O) du N° 486 *Squadron*. Son pilote, le *Flight Sergeant* W. Mawson, fut fait prisonnier après avoir atterri à Cany-Barville (76), le 24 mars 1943. Cette probabilité est renforcée par le fait que le 12 juin 1943, la Luftwaffe disposait déjà d'un Typhoon, bien que l'on ne sache pas s'il était en état de vol.

Le 12 juin 1943, l'un de ces avions, en compagnie d'un Mosquito et d'un Spitfire, participa à une exhibition à Lärz, aérodrome adjacent à l'*E-Stelle* de Rechlin.

L'appareil de Mawson vola pendant plus d'une année au sein de la Luftwaffe, mais le 10 août 1944, le Wk.Nr. 956 connut une panne de moteur et le pilote dut effectuer un atterrissage forcé qui endommagea l'avion à 50%.

Au moins deux Typhoon furent affectés au « *Zirkus Rosarius* » (l'un était le T9+GK) et nous avons toutes les raisons de croire que le second appareil récupéré par la Luftwaffe était le JP548. Appartenant au N° 174 *Squadron*, il fut perdu le 14 février 1944, lorsque le *Flying Officer* B.F. Proddow se posa près de Marigny (50) au terme d'un combat aérien. Le pilote parvint à s'échapper. Comme pour le Typhoon de Mawson, il est évident que la Luftwaffe utilisa les trois chiffres du numéro de série de la RAF comme *Werk Nummer*, puisque celui-ci est répertorié sous le Wk.Nr. 0548.

L'un de ces appareils coûta le vie à un pilote allemand : le 29 juillet 1944, le *Feldwebel* Herbert Gold se tua près de Reinsehlen à bord du Wk.Nr. 0549 de la 2./VV ObdL. Comme le Wk.Nr. de l'appareil de Proddow ne diffère que d'un chiffre de celui-ci, on peut raisonnablement penser qu'il y a eu une erreur de transcription à un moment ou un autre.

Un Typhoon, apparemment intact, fut exposé au milieu de la collection d'avions alliés capturés au *Beutepark*

Le Spitfire PR.IV AB131 affecté à une école de chasse de la Luftwaffe.
On remarque la bulle sur la verrière, caractéristique des premiers modèles de reconnaissance photographique du Spitfire, ainsi qu'un réservoir supplémentaire sous l'aile gauche.

de Nanterre. Tous ces appareils donnèrent à l'industrie aéronautique allemande des indications utiles sur la technologie très complexe du moteur Sabre et ils furent, en conséquence, testés en vol d'une manière intensive.

Le 24 mai 1944, un Typhoon de la VV ObdL fut détruit à Orly par un bombardement allié. Hans-Werner Lerche a indiqué dans ses souvenirs que le Typhoon qu'il avait piloté en au moins deux occasions en juin/juillet 1944 n'était pas en parfait état et que son train d'atterrissage, malgré une complète révision en Allemagne, n'était pas fiable à cent pour cent. Il ne lui avait pas été possible de le tester en vol d'une manière satisfaisante, mais l'appareil n'en fut pas moins affecté au « *Zirkus Rosarius* » le 4 juillet.

Les histoires qui couraient à propos des avions capturés par les Allemands rendirent les pilotes alliés très suspicieux. Une rencontre tragique devait se dérouler dans la matinée du 2 mars 1945. Le *1st Lieutenant* Paul I. Sparer du 363rd *Fighter Group* se trouvait vers 8 heures du matin en patrouille du côté d'Oberhausen quand il aperçut un Typhoon. En se rapprochant, il remarqua que l'appareil portait d'étranges marques de nationalité. Le pilote américain, à bord de son F-6, revendiqua une victoire contre « *un Typhoon portant des croix de Malte* ». Malheureusement, il s'avéra par la suite que cet appareil était le MN354 du N° 198 *Squadron*, piloté par le *Warrant Officer* W.A. Livesley, qui fut tué au nord-ouest de Neuss.

En 1944, la Luftwaffe parvint à mettre la main sur un Tempest Mk. V intact. Cela a dû se passer dans le courant de l'automne, car à partir de la fin du mois de septembre, la RAF a perdu plusieurs appareils de ce type qui ont effectué un atterrissage forcé dans les lignes allemandes.

Le *Flieger Ingenieur* Lerche a eu l'occasion de piloter cet appareil : « *Le Tempest m'a fait un grosse impression et ne m'a posé aucun problème au décollage ou à l'atterrissage. Au cours de mon troisième vol, j'ai été étonné de constater que le Tempest avait atteint la vitesse de 680 km/h à une altitude de 5 000 mètres. C'était une vitesse à laquelle seuls nos avions équipés du DB 603 ou du Jumo 213 pouvaient répondre* ».

Cet appareil échoua également au « *Zirkus Rosarius* ». À cette époque, le Mosquito Mk. IV (T9+XB) avait aussi révélé tous ses secrets lors de vols d'essais effectués au sein de cette même unité.

Le 22 juillet 1943, le *Flight Lieutenant* Bennet du N° 239 *Squadron* fut forcé de poser son Mustang Mk. I AM180 près d'Adinkerke, en Belgique. Son avion fut restauré et probablement remis en état de vol. Il fut ensuite exposé à Nanterre. Ce fut, à n'en pas douter, une belle prise de guerre, car le Mustang n'allait entrer en service au sein de l'USAAF qu'en décembre de la même année, pour devenir le meilleur avion de chasse allié en Europe de l'Ouest.

Dans ce parc, d'autres avions britanniques étaient en exposition, comme le Westland Lysander. Au moins deux machines de ce type furent capturées en assez bonne condition à la suite de missions clandestines qui tournèrent mal : le T5108 du N° 138 *Squadron*, piloté par le *Squadron-Leader* Nesbitt-Dufort, qui se posa en France le 28 janvier 1942 à cause du mauvais temps [4]; et le V9595, piloté par le *Pilot Officer* Mott du N° 161 *Squadron*, qui s'enlisa à l'atterrissage près de Bourges, le 28 mai 1942.

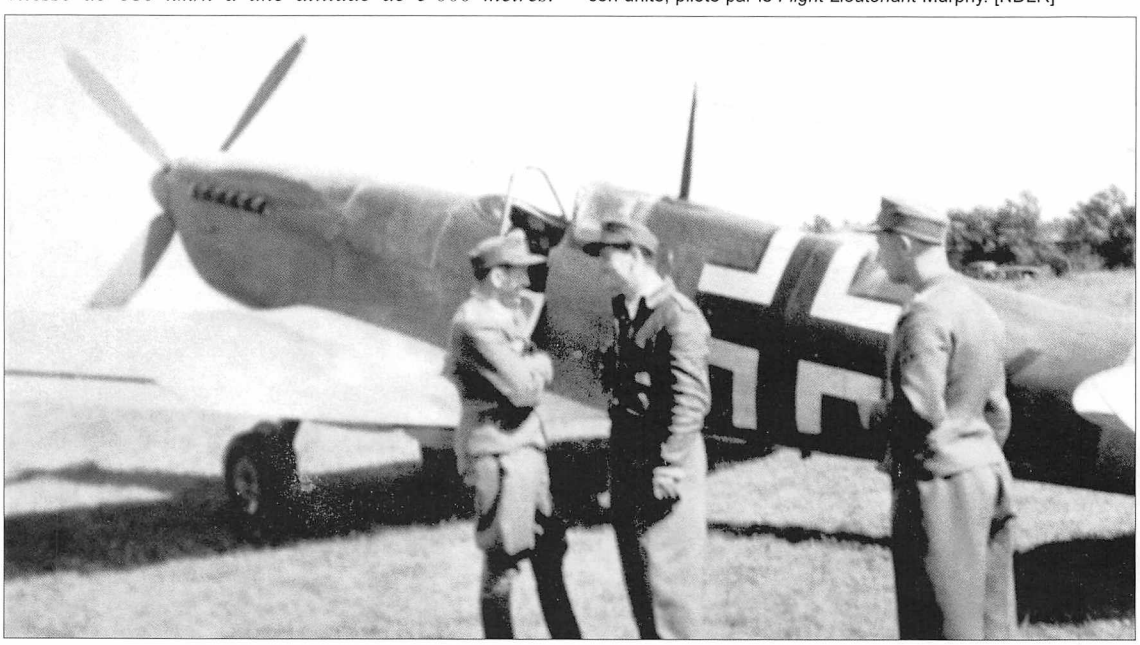
On a dit que ces deux appareils avaient été dynamités par des résistants alors qu'ils avaient été chargés sur un train, mais la présence d'un Lysander intact à Nanterre semble contredire cette affirmation.

À suivre.

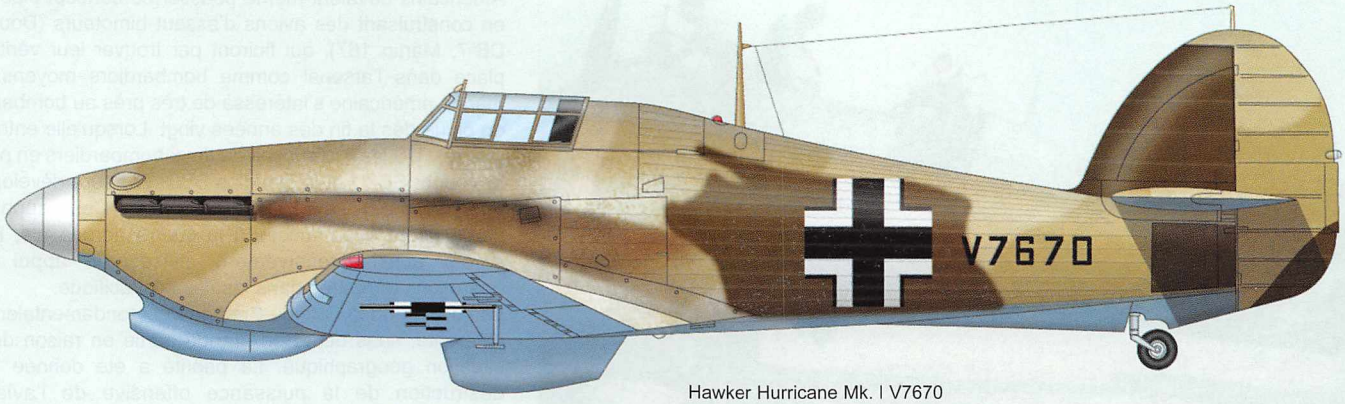
Dans un prochain numéro :

Les bombardiers de la RAF sous les couleurs allemandes.

[4] L'appareil a été retrouvé le 29 au matin, abandonné le nez dans un fossé à Civray, près de St Florent-sur-Cher (18). Les gendarmes retrouvèrent des journaux et des galons d'officier français à son bord. C'est en tentant de repartir que le *Squadron-Leader* J. Nesbitt-Dufort a terminé sa course en pylône. Le pilote sera récupéré dans la nuit du 1er au 2 mars par un Avro Anson de son unité, piloté par le *Flight Lieutenant* Murphy. [NDLR]

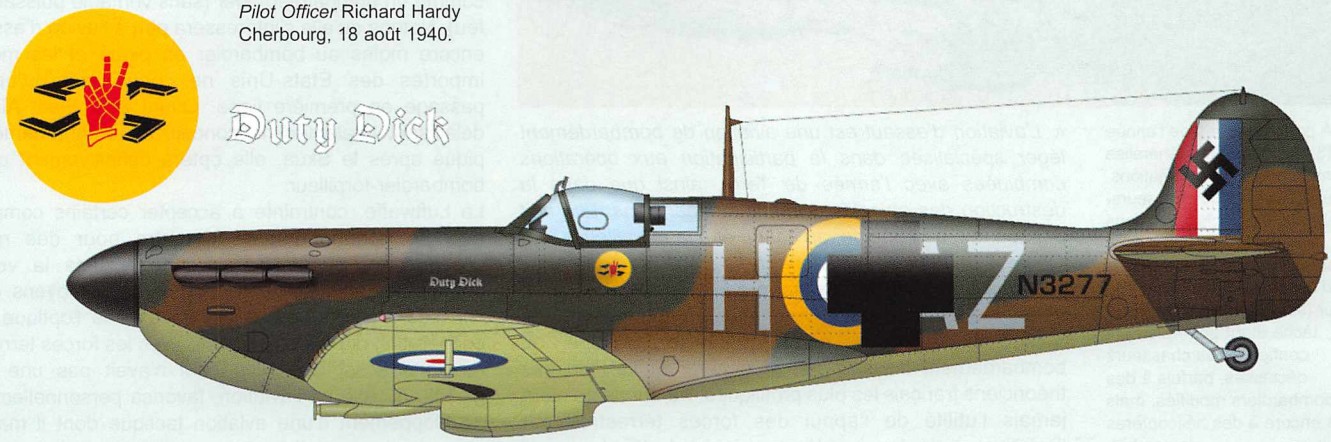


À nouveau le PR.XI du « *Zirkus Rosarius* ». En grande discussion devant l'appareil, le *Leutnant* Karl-Heinz Messer de la JG 4, qui aura l'occasion de piloter cet appareil lors d'un exercice de combat, le 21 août 1944, entre Wunstorf et Oranienburg. (Archives E. Mombeek)

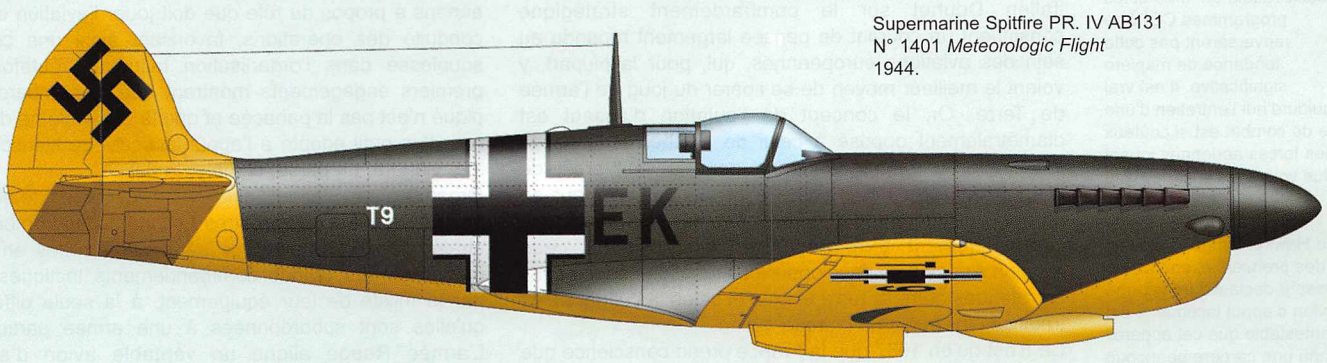



Hawker Hurricane Mk. I V7670

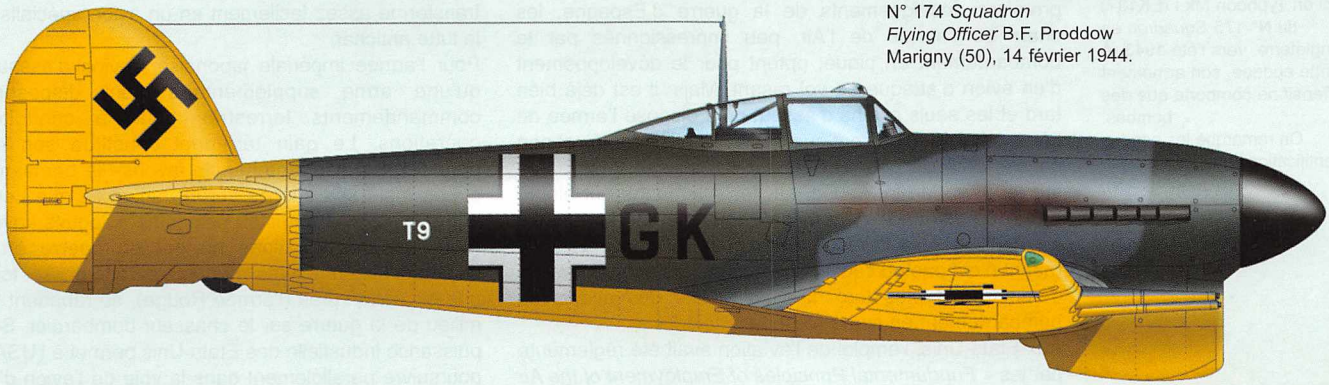
Supermarine Spitfire Mk. I N3277
N° 234 *Squadron*
*Pilot Officer* Richard Hardy
Cherbourg, 18 août 1940.




Supermarine Spitfire PR. IV AB131
N° 1401 *Meteorologic Flight*
1944.




Hawker Typhoon Mk. I JP548
N° 174 *Squadron*
*Flying Officer* B.F. Proddow
Marigny (50), 14 février 1944.




© P-A. Tilley - 01.00

# Notre page centrale

À partir du milieu de l'année 1943, un courant se généralisa dans la majorité des aviations, celui de l'emploi de chasseurs-bombardiers à la place d'avions dédiés à l'appui tactique. Après la guerre, peu d'avions d'assaut véritables virent le jour (sauf dans l'US Navy), la tâche étant généralement confiée à des chasseurs déclassés, parfois à des bombardiers modifiés, mais plus encore à des hélicoptères de combat.
L'apparition du Fairchild A-10, conçu après l'invasion de la Tchécoslovaquie en 1968 et les programmes COIN ne renversèrent pas cette tendance de manière significative. Il est vrai qu'aujourd'hui l'entretien d'une flotte de combat est si coûteux que les forces aériennes jouent plus volontiers la carte de la polyvalence.

Le Hawker Typhoon est l'un des premiers exemples de chasseur déclassé transformé en avion d'appui tactique. Il est incontestable que cet appareil a connu une carrière beaucoup plus brillante dans son rôle de composition.
Ici un Typhoon Mk.I (EK13?) du N° 175 *Squadron* en Angleterre, vers l'été 1943. À cette époque, son armement offensif ne comporte que des bombes.
On remarque les bandes d'identification sous les ailes (cf. Aéro-Journal n° 5).

« *L'aviation d'assaut est une aviation de bombardement léger spécialisée dans la participation aux opérations combinées avec l'armée de Terre, ainsi que dans la destruction des objectifs de petites dimensions. Elle agit par son feu, à la bombe, au canon et à la mitrailleuse. [...] On peut, en principe, distinguer trois procédés d'attaque : l'attaque en vol rasant, l'attaque en piqué et l'attaque en semi-piqué* ».

Voici, en quelques mots, posé le principe du bombardement d'assaut par le général Seive, l'un des théoriciens français les plus profiliques. Personne ne niera jamais l'utilité de l'appui des forces terrestres par l'aviation, mais les problèmes surgiront dès lors qu'il faudra concrétiser leur engagement au profit de la bataille terrestre. Dans les années trente, les thèses du général italien Douhet sur le bombardement stratégique constituent un courant de pensée largement répandu au sein des aviations européennes, qui, pour la plupart, y voient le meilleur moyen de se libérer du joug de l'armée de Terre. Or, le concept de l'aviation d'assaut est diamétralement opposé à celui de Douhet et l'idée de développer une force aérienne pour le seul profit de l'armée de Terre fait craindre à beaucoup un retour en arrière ou un asservissement encore plus grand au commandement terrestre. Tout naturellement, cette aviation d'assaut se développera en fonction des relations entretenues entre la Terre et l'Air, et selon la culture et les traditions militaires de chaque nation.

Ce n'est qu'en 1937 que la France prend conscience que la doctrine douhetienne ne contient qu'une réponse partielle aux besoins d'une aviation militaire. Tirant les premiers enseignements de la guerre d'Espagne, les chefs de l'armée de l'Air, peu impressionnés par le bombardement en piqué, optent pour le développement d'un avion d'attaque en vol rasant. Mais, il est déjà bien tard et les seuls avions d'assaut dont dispose l'armée de l'Air en mai 1940 ne sont que des appareils adaptés et non conçus *ab initio* pour cet emploi. Ils finissent massacrés sur les rives de la Meuse, car les Allemands ont ajouté entre-temps une dimension nouvelle à la guerre aéroterrestre : la *flak* légère et mobile. Le concept du vol rasant n'est pas en cause, car, comme les événements le démontreront plus tard, la vulnérabilité des avions de bombardement en piqué n'est pas moindre.

Aux États-Unis, l'emploi de l'aviation avait été réglementé par les « *Fundamental Principles of Employment of the Air Service* », datant de 1926. La totale subordination de l'aviation à la Terre allait engendrer une nouvelle race de machines, les avions d'assaut, auxquels on réserva une nomenclature spécifique (« A » comme *Attack*). Les Américains devaient même pousser ce concept plus loin en construisant des avions d'assaut bimoteurs (Douglas DB-7, Martin 167), qui finiront par trouver leur véritable place dans l'arsenal comme bombardiers moyens. La marine américaine s'intéressa de très près au bombardier en piqué dès la fin des années vingt. Lorsqu'elle entra en guerre, l'US Navy disposait de deux bombardiers en piqué le Vought SB2U et le Douglas SBD. Elle fera développer ultérieurement le SB2C Helldiver. Ces appareils participeront avec succès à la guerre aéronavale, mais seront aussi intensivement utilisés en appui des opérations terrestres dans les îles du Pacifique.

La position de la Grande-Bretagne est fondamentalement différente, sans doute en grande partie en raison de sa situation géographique. La priorité a été donnée à la destruction de la puissance offensive de l'aviation ennemie et de son infrastructure. De ce fait, la RAF se retrouve, en 1939, sans véritable avion d'assaut dans son arsenal, le Fairey Battle étant davantage considéré comme un bombardier léger (sans véritable puissance de feu). Notons qu'elle s'intéressera peu à l'avion d'assaut et encore moins au bombardier en piqué et les modèles importés des États-Unis ne connaîtront qu'un bref passage en première ligne. Quant à la Fleet Air Arm, délaissant totalement le concept du bombardement en piqué après le Skua, elle optera définitivement pour le bombardier-torpilleur.

La Luftwaffe, contrainte à accepter certains compromis avec le commandement terrestre pour des raisons politiques et budgétaires, s'engage dans la voie du bombardier en piqué. Ses bombardiers moyens et ses chasseurs lourds sont développés dans l'optique d'une coopération directe ou indirecte avec les forces terrestres. Ajoutons aussi que Hitler, qui n'avait pas une vision globale du rôle de l'aviation, favorisa personnellement le développement d'une aviation tactique dont il maîtrisait plus facilement l'emploi opérationnel. Le cas de l'Allemagne reste cependant particulier en raison d'un consensus entre les grands commandements terrestres et aériens à propos du rôle que doit jouer l'aviation dans la conduite des opérations, favorisant ainsi une certaine souplesse dans l'organisation tactique. Toutefois, les premiers engagements montrent que le bombardier en piqué n'est pas la panacée et que la Luftwaffe ne dispose pas d'un outil adapté à l'appui tactique. Le Henschel Hs 129 viendra, en partie, combler le déficit.

Organisée par Staline, l'aviation soviétique est totalement intégrée aux forces terrestres (y compris les bombardiers stratégiques). Les divisions aériennes, créées en 1939, préfigurent les grands commandements tactiques alliés par la mixité de leur équipement, à la seule différence qu'elles sont subordonnées à une armée particulière. L'armée Rouge aligne un véritable avion d'assaut, l'Iliouchine Il-2, qui devient rapidement le parangon de sa catégorie. Puissant, efficace et fortement blindé, il se transforme assez facilement en un avion spécialisé dans la lutte antichar.

Pour l'armée impériale japonaise, l'avion d'assaut n'est qu'une arme supplémentaire dont disposent les commandements terrestres pour la conduite des opérations. Le gain territorial constitue son objectif principal. La marine impériale favorise le bombardier en piqué, mais ses succès seront moindres que ceux des autres types d'appareil ou de ses homologues adverses.

Alors que les aviations partent en guerre en ordre dispersé, chacune avec l'héritage de son passé, toutes, à une exception près (l'armée Rouge), se rabattent vers le milieu de la guerre sur le chasseur-bombardier. Seule la puissance industielle des États-Unis permet à l'USAAF de poursuivre parallèlement dans la voie de l'avion d'assaut (A-26, B-25 et A-20 modifiés). Cette tendance se maintiendra longtemps après la cessation des hostilités car le relais sera alors pris par les hélicoptères de combat.

# La chasse française 1939 - 1945 (11)

# Le GC II/3

## (GC II/3 *Dauphiné*)

Temporairement affecté à la ZOAE en octobre 1939, le GC II/3 est rattaché en janvier 1940 à la ZOAN, dans l'attente de sa transformation sur Dewoitine 520.

Il en découd une première fois avec l'ennemi, le 23 novembre 1939, lorsque deux pilotes poursuivent un Do 17P de reconnaissance (de la 1.(F)/123) au-dessus de la Saône. Ils parviennent à l'abattre à Côte Brune, près de Bouclans, à une trentaine de kilomètres de Besançon.

Le 2 avril 1940, le capitaine Bissoudre est à nouveau impliqué dans un combat victorieux, cette fois contre un Bf 110 du V.(Z)/LG 1. Toutefois, cette victoire, qui lui est officiellement homologuée par l'état-major, rend les pilotes du GC I/2 furieux, car ils sont certains que le bimoteur est tombé sous les coups de l'adjudant Le Martelot (ce que semblent confirmer les archives).

Le II/3 renforce le Groupement n° 25 le 10 avril, mais le 6 mai, sa première escadrille part pour Toulouse afin de prendre en compte les premiers D.520. La veille de l'attaque allemande, le groupe a été intégralement replié au Luc pour parfaire sa transformation. Les événements dramatiques qui se précipitent accélèrent la cadence pour les pilotes et, le 19 mai, la 4ème escadrille rejoint Bouillancy (à 30 km à l'est de Senlis) pour être rattachée au Groupement n° 23.

Une mauvaise surprise l'y attend. Le terrain n'est pratiquement pas aménagé. Les seules barraques qui ont été construites servent à loger la compagnie de l'Air. Les canons anti-aériens viennent juste d'arriver et il est impossible de mettre les avions à couvert (d'autant qu'il n'y a pas de filets de camouflage). En outre, deux formations de Potez 631 stationnent également sur ce minuscule terrain et la concentration d'avions sur un si petit périmètre rend les lieux vulnérables aux attaques aériennes.

Tandis que la 3ème escadrille arrive à pied d'œuvre le 21, la 4ème a déjà accompli 17 sorties la veille, aux côtés du GC I/3, auquel elle est temporairement subordonnée.

La première grosse bagarre survient le 21 mai vers 7 heures, lorsque des Heinkel He 111 sont repérés près de Crépy-en-Valois. L'avion du capitaine Clausse est sévèrement touché par les mitrailleurs allemands, mais il parvient à rejoindre son terrain. Le radiateur du capitaine Dussaut est percé par une balle et le pilote doit se poser dans la nature.

Ce même 21 mai, vers midi, de nouveaux He 111 sont attaqués par une patrouille double. Un bombardier est abattu, mais deux D.520 ont été mis à mal (l'adjudant-chef Dessaulx est blessé).

Le Morane 406 n° 989 du commandant Jules Morlat, dans la forêt bordant le terrain de Connantre, vers avril 1940.
L'appareil porte le double insigne et une bande diagonale rouge et bleue, couleurs des escadrilles.

*Ci-dessus* :
petit travail d'entretien sur le Morane 406 n° 113 de la 3ème escadrille.
Lorsque l'ordre a été donné de peindre les cocardes de fuselage, on ne peut pas dire que les mécanos se soient posés la question de savoir où ils allaient repeindre le chiffre individuel !
On note la bande diagonale bleue. Les casseroles étaient généralement blanches.

*Ci-dessous* :
également à Connantre, en avril 1940, deux autres appareils de la 3ème escadrille. Le « 3 » porte le n° 314.
(Archives Aéro-Journal)

Mais, la journée n'est pas terminée et elle va s'achever tragiquement. Isolé lors de son retour au terrain, le sous-lieutenant d'Harcourt, fils du général inspecteur de la chasse, rencontre deux Potez 631 de l'ECN 4/13 qu'il prend pour des Messerschmitt 110. Il attaque à plusieurs reprises l'appareil de l'adjudant Guichard, dont le mitrailleur finit par riposter à la cinquième passe du Dewoitine. Probablement tué sur le coup, d'Harcourt s'écrase dans la forêt d'Halatte, au nord de Senlis [1].

Le 21 mai, le II/3 a fourni 24 sorties et obtenu 7 victoires, dont 5 sûres.

Le 22 mai est une journée très riche pour le II/3. Il est 17h10 lorsque, au sud-est d'Arras, les trois patrouilles basses menées par le commandant Morlat en personne repèrent trois grosses formations de Junkers 87, précédées par plusieurs Henschel 126. La ruée des Dewoitine s'achève sur la destruction de huit Ju 87 et deux Hs 126. Les archives allemandes mentionnent la perte de 2 machines du I./St.G. 186 (près d'Arras) et de 2 autres du III./St.G. 2 (près de Guise), ainsi que d'un Hs 126 de la 4.(H)/31 et un autre de la 2.(H)/31 près d'Allonville (ce qui correspond exactement au secteur d'engagement du II/3). D'autres Ju 87, du II./St.G. 77, ont été perdus en combat aérien entre la frontière belge et Rocroi (Ardennes). Notons que le GC II/3 est la seule unité de l'armée de l'Air à avoir revendiqué des Ju 87 ce jour-là.

Des Bf 110 qui surgissent tardivement ont raison du capitaine Dussaut, second du groupe, qui se pose dans les lignes allemandes où il est fait prisonnier.

Cependant, ce combat a vidé les réservoirs des Dewoitine et plusieurs se posent où ils peuvent, non sans casse, puisque le le sergent Vié capote à Rouen-Boos et le lieutenant tchèque Gleich brise son appareil à 4 km de Bouillancy.

Le sergent-chef Tourné atterrit à Poix, aérodrome qui vient d'être évacué par les Britanniques. Il se rend le lendemain matin à Beauvais pour obtenir 200 litres d'essence, grâce auxquels il peut redécoller au nez et à la barbe des avant-gardes allemandes.

Les conditions météorologiques qui se détériorent brident l'action du groupe au cours des quarante-huit heures suivantes. En outre, le gros de l'échelon roulant n'a toujours pas rejoint Bouillancy et les réparations sont limitées au strict minimum, ce qui influe de manière néfaste sur le potentiel du groupe.

Le 25 mai, le sous-lieutenant tchèque Antonin Mikulasec est abattu en combat par des Bf 110 au-dessus de la forêt de Villers-Cotterêts. Les débris de son D.520 n° 211 ne seront retrouvés que plus d'un an après. Trois autres D.520 sont endommagés au cours de l'engagement.

Le 26 mai, le groupe livre de dures batailles, en compagnie des GC III/1 et II/9, réalisant 26 sorties et inscrivant quatre nouvelles victoires confirmées et une probable. La patrouille du capitaine Naudy ouvre le feu par erreur sur un Glenn Martin, qui se pose dans nos lignes avec un moteur en feu [2].

À la date du 28 mai, la situation du GC II/3 n'est guère brillante. Le groupe dispose de seulement 17 appareils en état de vol et 18 pilotes disponibles sur un effectif de 28.

Le 31 mai, en fin d'après-midi, le II/3 exécute une mission de couverture au-dessus d'Abbeville, qui voit un engagement avec des Bf 109 et 110 en nombre bien supérieur. Les Dewoitine des capitaine Naudy et adjudant-chef Phénix sont sérieusement endommagés et les deux pilotes doivent effectuer un atterrissage de fortune. Phénix se pose si brutalement que son avion capote. Transporté à l'hôpital avec le crâne fracturé, il décède dans la nuit. Le sergent Boyer, légèrement brûlé, doit sauter en parachute. Cinq D.520 ont été détruits sans la moindre compensation.

Le 2 juin, le II/3 est affecté au Groupement n° 21, chargé de la protection de la région parisienne, mais il repasse au Groupement n° 23 cinq jours plus tard. Le 8 juin est une

[1] Ce malencontreux événement a été retracé dans le n° 3 d'Aéro-Journal.

[2] Cf Aéro-Journal n° 8, page 6.

nouvelle journée de « tir au *Stuka* ». Au-dessus de Condé-sur-Aisne, une formation mixte du I/3 et du II/3 surprend un groupe de Ju 87. Le commandant Jules Morlat s'offre un beau doublé, fait suffisamment rare chez un commandant de groupe pour qu'il soit souligné. Le I./St.G. 2 perd trois Ju 87 (plus un légèrement endommagé) et le III./St.G. 2 un autre. Les Français revendiquent quatre victoires confirmées et trois probables.

Le 11 juin, le II/3 entame son inexorable exode vers le sud, qui le conduit à Relizane, où il se trouve le jour de l'entrée en vigueur de l'armistice.

Le GC II/3, qui a été engagé assez tardivement, présente un bilan assez positif, avec 30,5 victoires confirmées pour la perte de deux pilotes tués à l'ennemi, un par accident (sergent Jaroslav Gleich, le 13 juin) et un pilote fait prisonnier, entre le 21 mai et le 25 juin 1940.

À nouveau mobilisé pour contrer la menace sur Mers el-Kébir, le II/3 n'a pas l'occasion de se mesurer à la chasse britannique. Ce n'est que partie remise, car, le 13 juin 1941, il quitte Alger pour le Levant, où les forces britanniques, soutenues par les troupes françaises libres, ont envahi les territoires sous mandat français et contrôlés par le gouvernement de Vichy.

Le GC II/3, toujours sous les ordres du commandant Morlat, se pose à Homs, en Syrie (à 30 km de la frontière nord du Liban), le 16 juin. Le groupe renforce la chasse française, composée du GC I/7 sur Morane 406 et du GC III/6 sur Dewoitine 520, offrant ainsi à l'armée de l'Air une nette supériorité aérienne sur l'aviation britannique. Toutefois, toujours englués dans une stratégie d'une autre guerre, les Français n'en feront pas le meilleur usage.

Les Britanniques ne tardent pas à changer les règles du jeu et, évitant de contester la supériorité française dans les airs, ils provoquent l'armée de l'Air sur ses bases, mettant à nouveau en lumière les nombreuses carences de leurs adversaires dans le domaine de l'organisation au sol.

Le GC II/3 a peu d'opportunités d'engager le combat. Son potentiel est en outre amoindri par une spectaculaire mission de mitraillage du terrain de Homs par des Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron*, qui ont la chance de faire sauter un train de munitions en gare d'Homs, à quelques centaines de mètres du terrain d'aviation.

« *La vague déferle comme la première,* note le capitaine Menu, historiographe du groupe, *puis c'est une explosion formidable qui brise les vitres dans un rayon de 800 mètres. Quelque chose a explosé devant la gare et envoie à des altitudes variables les débris d'objets les plus disparates. Bidons d'essence en flammes, demi-jantes de boggies déchiquetées, arrachées aux wagons qui stationnent à Homs, morceaux de rail. Le spectacle est véritablement hallucinant. C'est un train de munitions qui a sauté, mettant le feu aux wagons pleins de bidons d'essence* ».

Cinq D.520 sont détruits et six autres plus ou moins gravement endommagés. Le potentiel du groupe s'est effondré en quelques secondes, ne laissant que 13 appareils en état de vol pour la suite des opérations.

Comme un malheur n'arrive jamais seul, le capitaine Bordier, parti en reconnaissance du côté de Qastal, est descendu et tué par la DCA australienne.

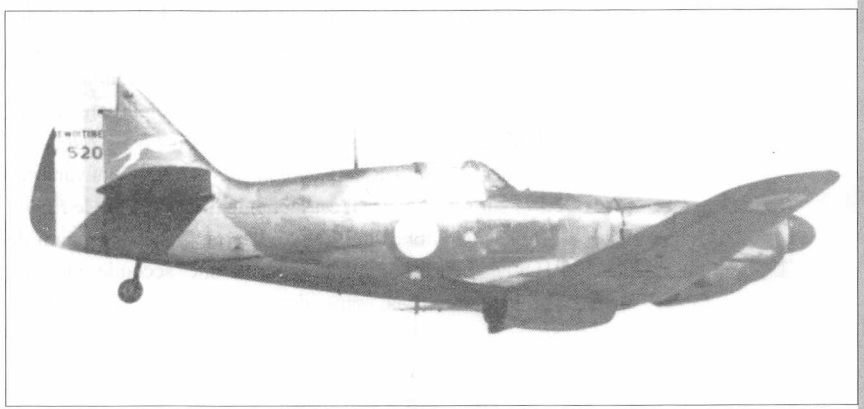
Le groupe est immédiatement replié vers le nord du pays, à Alep-Nerab, où est d'ailleurs concentrée la quasi totalité de l'aviation française - facilitant d'autant la tâche des chasseurs britanniques !

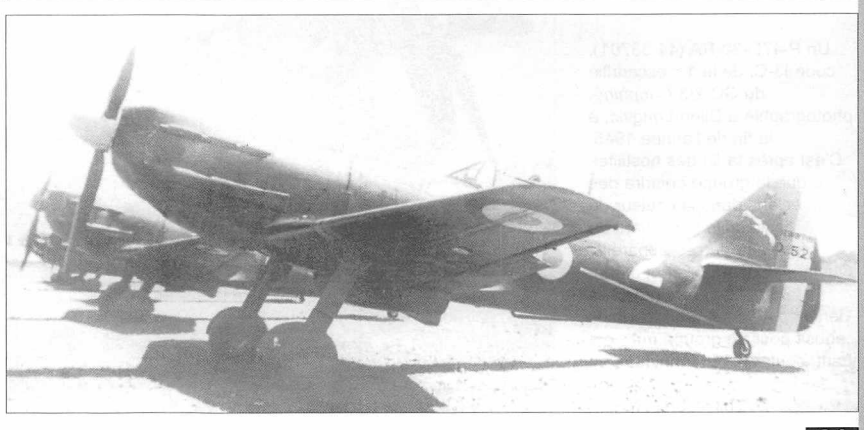
Le 2 juillet, le GC II/3 a enfin l'occasion de redresser la situation. Au cours d'une mission de reconnaissance dans le secteur de Deir ez-Zor, la patrouille lieutenant Patin, adjudant-chef Leblanc et sergent Hurtin rencontre des Blenheim du N° 84 *Squadron*, escortés par des Hurricane du N° 127 *Squadron*, qui rentrent d'un raid sur Alep. Les uns et les autres craignant de tomber en panne d'essence évitent le combat. C'est alors que le lieutenant Georges Patin tombe sur deux autres Blenheim (également du N° 84 *Squadron*). Il ouvre le feu sur le premier dont les deux moteurs prennent feu. Certain qu'il n'ira pas loin dans ces conditions, il l'abandonne pour se tourner vers le second. Au ras du sol, il le cueille par une passe frontale, mais doit dégager en perdant de vue son adversaire. Apercevant un

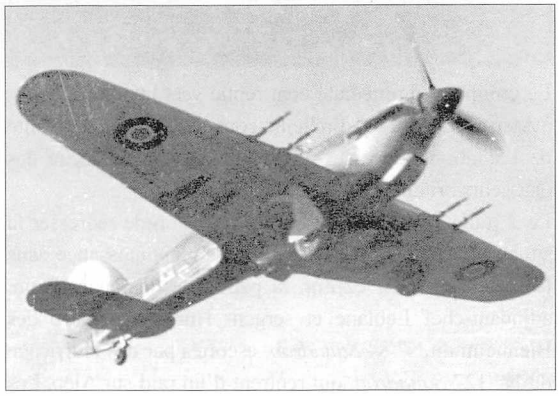
*Ci-dessus* :
à quelle unité appartenait ce MS.406 abattu pendant la campagne de France, sur lequel on distingue le nombre « 27 » sur le fuselage et le lévrier sur la dérive ? À cette époque, le GC II/3 avait été transformé sur D.520 et ses Morane répartis entre plusieurs groupes. On distingue l'ombre projetée par le Fieseler Storch, depuis lequel cette photo a été prise.

*Ci-dessous* :
l'un des tout premiers D.520 réceptionnés par le GC II/3 au Luc.

*En bas* :
le D.520 habituellement confié au lieutenant Gilbert Prayer, à Alger, en juillet 1940. (Collection J. Mutin)







*Ci-dessus* :
le 11 juillet 1941, pilotant le D.520 n° 332 de son chef d'escadrille (le capitaine Roger Duval), le lieutenant René Lété doit se poser en pleine nature près de Hama, au terme d'un combat victorieux contre les Tomahawk du N° 3 RAAF australien.
(Photo R. Lété)

*Ci-contre* :
l'une des rares photos d'un Hurricane Mk. IIC du GC II/3, prise au-dessus de Taher, fin 1943.
(SHAA)

nuage de poussière, il rentre au terrain certain de son doublé. Les faits lui donneront raison et l'un des deux équipages sera fait prisonnier.

De leur côté, Leblanc et Hurtin se sont frottés aux Hurricane et ont revendiqué une victoire, qui s'avère non fondée, tous les Hurricane ayant regagné leur base.

Le 11 juillet, le GC II/3 effectue sa dernière mission offensive au Levant. Volant sur l'avion de son commandant d'escadrille, le lieutenant Lété connaît des ennuis de moteur et se laisse distancer par le reste de la formation. Il aperçoit trois chasseurs britanniques et, malgré son handicap, il plonge dessus, soleil dans le dos. Il descend par surprise le Tomahawk du *Flying Officer* F. Fischer, du N° 3 RAAF *Squadron*. Mais, ne pouvant pas tirer sur son moteur, il est facilement rattrapé par le *Flying Officer* R. Gibbes qui l'envoie au tapis dans la région de Hama. Lété recevra le crédit d'une seconde victoire, probable celle-là, sans doute parce que des témoins oculaires ont pris la chute de son D.520 pour celle d'un autre Tomahawk.

À 13h30, le groupe reçoit l'ordre de se tenir prêt à évacuer la Syrie. Treize D.520 partent entre le 11 et le 12 juillet, dont un ne dépassera pas Athènes.

De retour à Alger, le GC II/3 retrouve la routine de surveillance des eaux territoriales françaises.

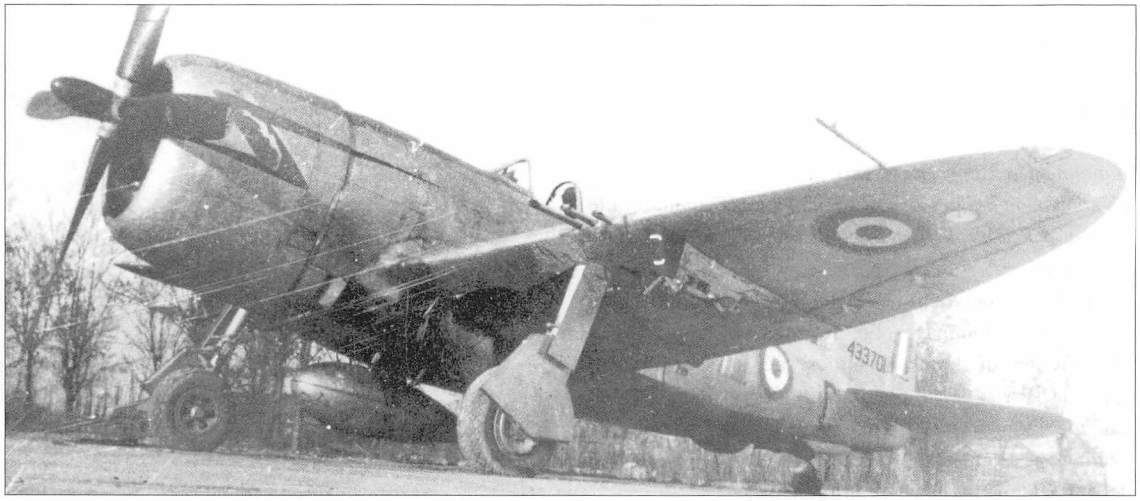
Le 4 février 1942, il reçoit l'ordre de protéger le cargo italien *Napoli*. À 10 heures, la patrouille du capitaine Menu et de l'adjudant-chef Bouton décolle, sans savoir que deux Fiat CR.42 de la 154ª *Squadriglia* sont déjà sur place pour la même raison. Ces derniers, prenant les Dewoitine pour des « hostiles », se ruent à l'attaque et criblent l'appareil de Bouton, qui doit se poser d'urgence à La Chebla. Plus légèrement touché, Menu parvient à rallier Alger. Très embarrasées par cet incident, les autorités italiennes déduisent la somme de 477 000 francs de la dette de guerre en dédommagement. Les deux pilotes italiens adressent une lettre d'excuses à laquelle ils joignent un étui à cigarettes en argent. La commission d'armistice française juge inopportun de faire suivre le cadeau aux pilotes.

Le 18 mai 1942, il n'est pas question de cadeau lorsque les adjudants Jeannaud et André prennent contact avec le Catalina AJ158 du *Flight Lieutenant* Bradley, appartenant au N° 202 *Squadron*, basé à Gibraltar. Sérieusement touché, l'hydravion n'a d'autre ressource que de se poser en haute mer, à 20 km au large d'Oran. L'équipage est fait prisonnier.

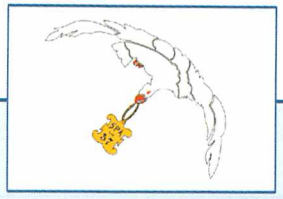
Le 8 novembre 1942, jour des débarquements alliés en Afrique du Nord, le brouillard qui recouvre Maison Blanche empêche toute confrontation entre les GC II/3 et III/6 et l'aviation anglo-américaine. Et c'est aussi bien ainsi.

On peut se demander si le GC II/3 n'a pas été plus ou moins victime de la rancune des Alliés, car il fait partie des « laissés-pour-compte » des Forces aériennes françaises lorsque sonne l'heure du réarmement. Il traîne ses D.520 au-delà du raisonnable et récupère même ceux du GC III/6, transformé sur P-39 à partir de mai 1943. Il va les user jusqu'à l'arrivée de Hurricane Mk. IIC en octobre. Il est alors incorporé au 63 *Wing*, chargé de la protection des convois alliés en Méditerranée.

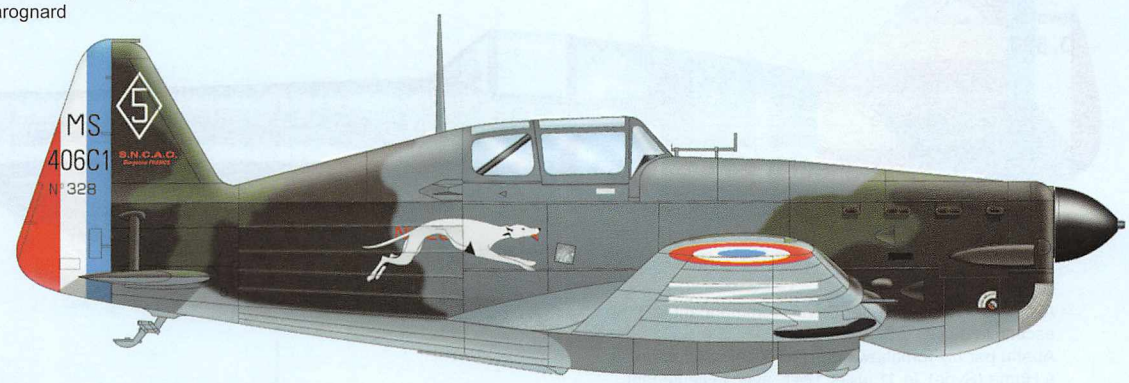
Pourtant le GC II/3, qui prend le nom de la province du *Dauphiné*, est le premier groupe français transformé sur P-



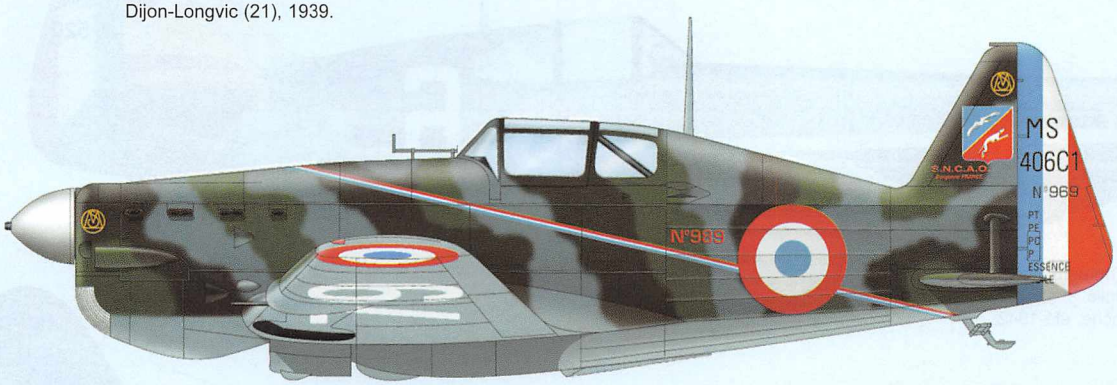
Un P-47D-30-RA (44-33701), codé I3-C, de la 1ère escadrille du GC 2/3 *Dauphiné*, photographié à Dijon-Longvic, à la fin de l'année 1945. C'est après la fin des hostilités que le groupe peindra des éclairs dans la couleur de l'escadrille sur l'avant du fuselage de ses appareils. Quelques uns arboreront même la croix de Lorraine sur la dérive, ce qui est pour le moins abusif pour un groupe qui s'est battu contre les Britanniques en Syrie !
(Collection J. Mutin)



GC II/3 3ème escadrille (SPA 37)
Le charognard

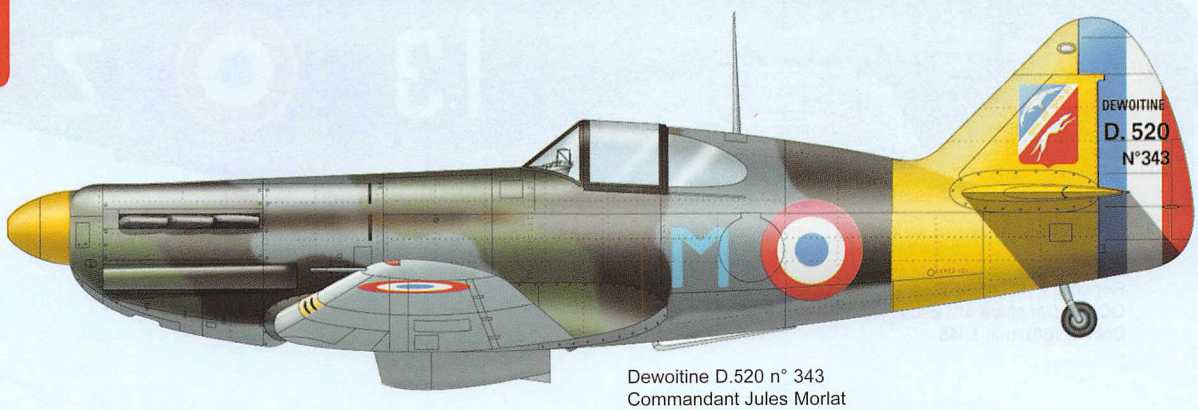



Morane-Saulnier MS.406 n° 328 (N-728)
GC II/3 4ème escadrille
Dijon-Longvic (21), 1939.



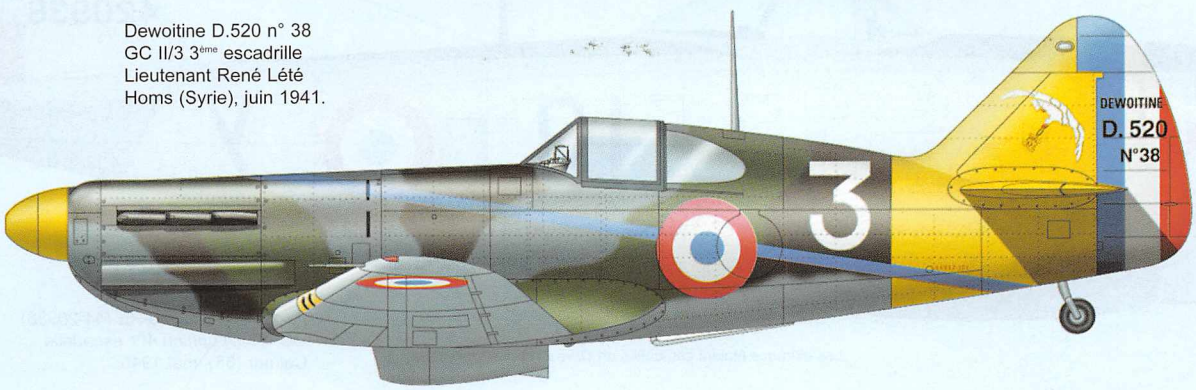

Morane-Saulnier MS.406 n° 989 (L-579)
Commandant Jules Morlat
Commandant le GC II/3
Connantre (51), avril 1940.

**ATTENTION !**
La bande de fuselage est rouge et bleue (rouge vers l'avant) et non tricolore !

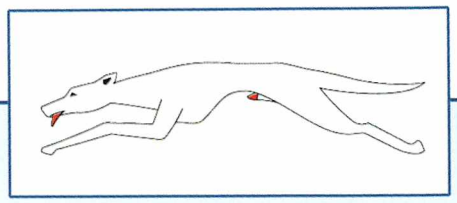



Dewoitine D.520 n° 343
Commandant Jules Morlat
Commandant le GC II/3
Alep-Nerab (Syrie), juin 1941.

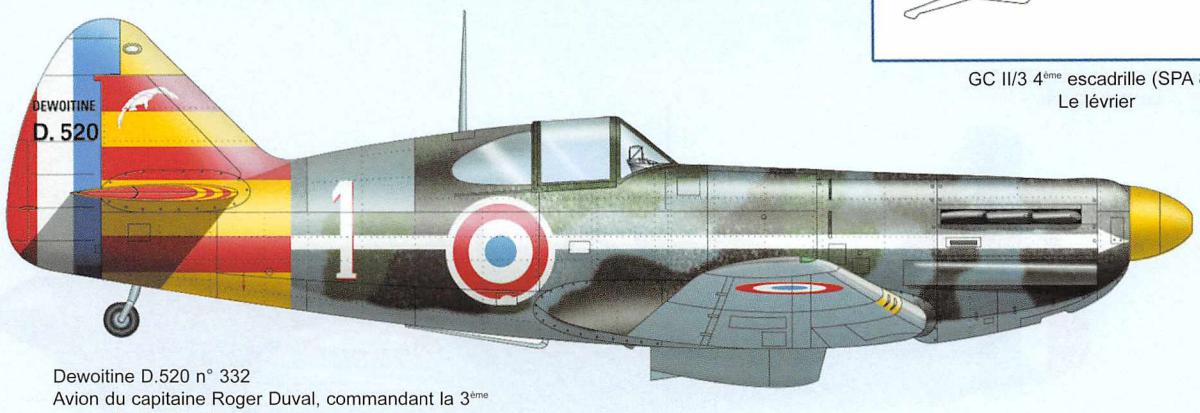
Dewoitine D.520 n° 38
GC II/3 3ème escadrille
Lieutenant René Lété
Homs (Syrie), juin 1941.



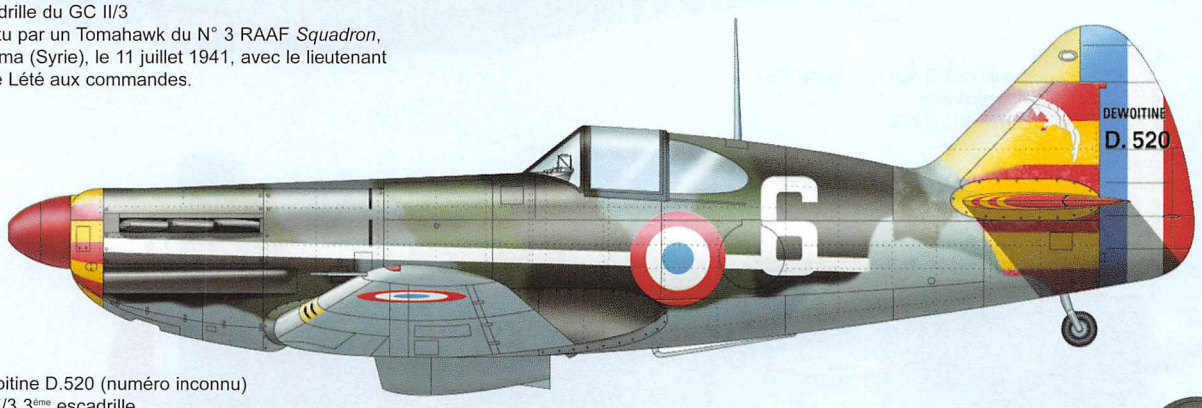

© P-A. Tilley - 01.00



GC II/3 4ème escadrille (SPA 81)
Le lévrier

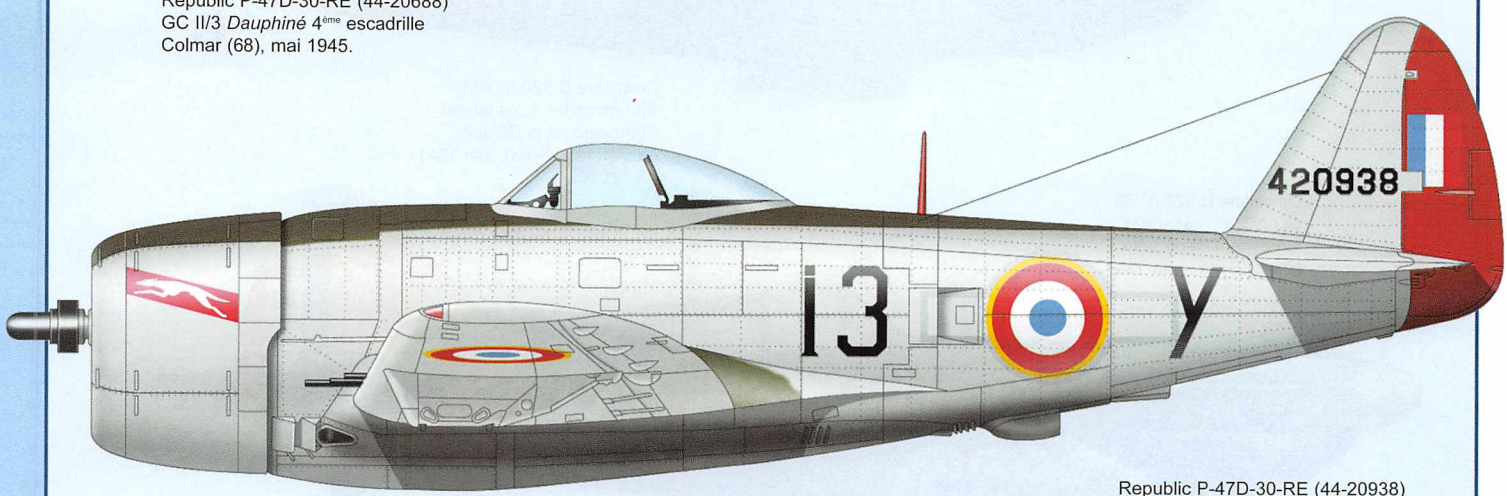



Dewoitine D.520 n° 332
Avion du capitaine Roger Duval, commandant la 3ème escadrille du GC II/3
Abattu par un Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron*, à Hama (Syrie), le 11 juillet 1941, avec le lieutenant René Lété aux commandes.




Dewoitine D.520 (numéro inconnu)
GC II/3 3ème escadrille
Alger-Maison Blanche, été 1942.

Republic P-47D-30-RE (44-20688)
GC II/3 *Dauphiné* 4ème escadrille
Colmar (68), mai 1945.




Les extrados étaient camouflés en *Olive Drab*.

Republic P-47D-30-RE (44-20938)
GC II/3 *Dauphiné* 4ème escadrille
Colmar (68), mai 1945.

© P-A. Tilley - 12.99

**MATÉRIEL**

| | |
|---|---|
| Morane 406 | - 05.40 |
| Dewoitine 520 | 05.40 - 11.43 |
| Hurricane IIC | 10.43 - 04.44 |
| P-47 | 04.44 - |

**ÉTAT-MAJOR**

*Commandant de groupe*

| | |
|---|---|
| Cdt Morlat | - 06.11.42 |
| Cdt Dartois | 07.11.42 - 05.08.43 |
| Cdt Rozanoff | 06.08.43 - 15.10.43 |
| Cne Clausse | 16.10.43 - 11.11.43 |
| Cne Barbier | 12.11.43 - 14.10.44 |
| Cne Menu | 15.10.44 - 09.04.45 |
| Cne Fabre dit Garrus | 10.04.45 - |

*Commandant 3ème (puis 1ère) escadrille*

| | |
|---|---|
| Cne Naudy | - 30.05.40 |
| Cne Bissoudre | 31.05.40 - 29.08.40 |
| Cne Duval | 30.08.40 - 30.09.42 |
| Cne Jacquin | 01.10.42 - 11.10.43 |
| Cne Menu | 12.10.43 - 21.11.43 |
| Cne Jallier | 22.11.43 - 31.07.44 |
| Cne Pasade | 01.08.44 - |

*Commandant 4ème (puis 2ème) escadrille*

| | |
|---|---|
| Cne Clausse | - 04.05.41 |
| Cne Menu | 05.05.41 - 15.10.43 |
| Lt Dugit-Gros | 16.10.43 - 20.10.44 |
| Lt Bouton | 21.10.44 - 24.01.45 |
| Lt Rabusson | 25.01.45 - |

*Commandant 3ème escadrille*

| | |
|---|---|
| Lt Jallier | 17.05.43 - 01.08.43 |

**VICTOIRES**

| | |
|---|---|
| *Drôle de guerre* | 3,5 |
| *Campagne de France* | 30,5 |
| *Période de l'armistice* | 5 |
| *Forces aériennes françaises* | 2 |

**PERTES À L'ENNEMI**

*Tués ou disparus* 9

(S/Lt d'Harcourt, 21.05.40 [1] - S/C Mikulasek, 25.05.40 - A/C Phénix, 31.05.40 - Cne Bordier, 26.06.41 - Cne Jallier, 31.07.44 - Sgt Baillies, 26.08.44 - S/C Mercadier, 20.10.44, Sgt Comor, 01.01.45 - S/C Dassompierre, 09.01.45)

*Prisonniers* 7

(Cne Dussaut, 22.05.40 - A/C Roger, 15.06.41 - Lt Lombardo, 05.07.44 - Lt de Chanterac, 06.08.44 - S/C Lorenzini, 10.09.44 - Sgt Collin, 15.10.44 - Cne Dugit-Gros, 20.10.44)

**TERRAINS**

| | |
|---|---|
| 27.08.39 | Fayence (83) |
| 11.09.39 | Cannes-Mandelieu (06) |
| 08.10.39 | Marcilloles (38) |
| 17.10.39 | Dijon-Longvic (21) |
| 19.01.40 | Connantre (51) |
| 01.04.40 | Metz-Frescaty (57) |
| 04.04.40 | Connantre (51) |
| 11.04.40 | Maubeuge-Elesmes (59) |
| 30.04.40 | Vittel-Auzainvilliers (88) |
| 09.05.40 | Le Luc (83) |
| 19.05.40 | Meaux-Esbly (77) |
| | Bouillancy (60) |
| 01.06.40 | La Ferté-Gaucher (77) |
| 11.06.40 | Auxerre (89) |
| 13.06.40 | Avord-Ste Solange (18) |
| 16.06.40 | Perpignan-La Salanque (66) |
| 20.06.40 | Blida (Alg) |
| 21.06.40 | Relizane (Alg) |
| 28.06.40 | Alger-Maison Blanche (Alg) |
| 16.10.40 | Casablanca (Mar) |
| 20.10.40 | Alger-Maison Blanche (Alg) |
| 13.06.41 | Tunis-el Aouina (Tun) |
| 14.06.41 | Brindisi – Athènes-Eleusis (Grèce) |
| 15.06.41 | Rhodes |
| 16.06.41 | Homs (Syrie) |
| 28.06.41 | Alep-Nerab (Syrie) |
| 06.07.41 | Tell Arane (Syrie) |
| 10.07.41 | Mouslimiyé (Syrie) |
| 11.07.41 | Rhodes |
| 12.07.41 | Athènes – Brindisi (Italie) |
| 13.07.41 | Tunis-el Aouina (Tun) |
| 15.07.41 | Alger-Maison Blanche (Alg) |
| 10.11.41 | Sfax (Tun) |
| 22.05.42 | Alger-Maison Blanche (Alg) |
| 10.11.42 | Oued Smar (Alg) |
| 15.01.43 | Aïn Sefra (Alg) |
| 20.06.43 | Amour el-Aïn (Alg) |
| 31.10.43 | Taher (Alg) |
| 14.11.43 | La Reghaïa (Alg) |
| 13.04.44 | Bône-Les Salines (Alg) |
| 08.06.44 | Alto (20) |
| 01.09.44 | Calvi (20) |
| 08.09.44 | Ambérieu-en-Bugey (01) |
| 02.01.45 | Luxeuil-les-Bains (70) |
| 15.02.45 | Dôle (39) |
| 14.03.45 | Luxeuil-les-Bains (70) |
| 08.04.45 | Colmar (68) |

**LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 23.11.39 | Cne Bissoudre | Do 17 | Bouclans (25) |
| 02.04.40 | Cne Bissoudre | Bf 110 | Jolivet (54) |
| | S/Lt Mikulasek | | |
| | GC I/2 | | |
| | Cne Naudy | Do 215 | Pirmasens (D) |
| 20.04.40 | S/Lt Troyes | He 111 | Maastrich (B) |
| | S/Lt Codet | | |
| | S/C Vié | | |
| | Sgt Loï | | |
| | Adj Poincenot | | |
| 21.05.40 | Cne Naudy | He 111 | Douai (59) |
| | Cne Dussaut | | |
| | Adj Biard | | |
| | Cne Bissoudre | | |
| | S/C Tourné | | |
| | C/C Korber | | |
| | S/Lt Codet | Do 17 | Villers-Cott. (02) |
| | Sgt Killy | | |
| | S/Lt Troyes | Bf 110 | Soissons (02) |
| | Sgt Gleich | Do 17 | Villers-Cott. (02) |
| | | Bf 110 | Villers-Cott. (02) |
| 22.05.40 | Cdt Morlat | Ju 87 | Arras (62) |
| | Cne Naudy | Ju 87 | Arras (62) |
| | | Ju 87 | Arras (62) |
| | S/C Tourné | Ju 87 | Arras (62) |
| | | Ju 87 | Arras (62) |
| | Cne Clausse | Ju 87 | Arras (62) |
| | Cne Clausse | Ju 87 | Arras (62) |
| | Sgt Killy | | |
| | S/Lt Troyes | Hs 126 | Arras (62) |
| | Sgt Cukr | Ju 87 | Arras (62) |
| | Sgt Cukr | Hs 126 | Arras (62) |
| | C/C Korber | | |
| 24.05.40 | Cne Clausse | Do 17 | Aulnoy (77) |
| | S/Lt Troyes | | |
| | Sgt Killy | | |
| | Sgt Cukr | | |
| 26.05.40 | Sgt Loï | Bf 109 | Amiens (80) |
| | S/Lt Codet | He 111 | Beauvais (60) |
| | GC III/1 | | |
| | Sgt Loï | Do 17 | Picquigny (80) |
| | Sgt Cukr | | |
| | S/Lt Prayer | Do 17 | Amiens (80) |
| 27.05.40 | S/C Tourné | Do 17 | Laon (02) |
| 07.06.40 | Sgt Peroutka | Bf 109 | Amiens (80) |
| | S/Lt Codet | | |
| | Cne Bissoudre | | |
| | S/Lt Codet | He 111 | Bray-s/ S. (80) |
| | Sgt Cukr | | |
| | Sgt Cukr | Bf 109 | Harbonnières (80) |
| | Sgt Loï | Bf 109 | Poix (80) |
| 08.06.40 | Adj Poincenot | Ju 87 | Vailly s/- A. (02) |
| | Cne Clausse | Bf 109 | Vailly s/- A. (02) |
| | Cdt Morlat | Ju 87 | Vailly s/- A. (02) |
| | | Ju 87 | Vailly s/- A. (02) |
| | Sgt Peroutka | Ju 87 | Condé s/- A. (02) |
| 16.06.40 | Cne Clausse | He 111 | Pouilly s/- L. (58) |
| 02.07.41 | Lt Patin | Blenheim | Deir ez-Zor (Syr) |
| | | Blenheim | Raqqa (Syr) |
| | A/C Leblanc | Hurricane | Raqqa (Syr) |
| | Sgt Hurtin | | |
| 11.07.41 | Lt Lété | Tomahawk | Palmyre (Syr) |
| 18.05.42 | Adj Jeannaud | Catalina | Large Oran |
| | Adj André | | |
| 08.08.44 | Adj Le Guennec | Bf 109 | Ét. Scamandre (30) |
| | Lt Dugit-Gros | Bf 109 | Arles (13) |
| | Cne Faure-Doré | | |

[1] Abattu par un Potez 631 français (perte au combat, mais pas à l'ennemi).

47, en avril 1944. Certes, ses avions ne sont pas de la première jeunesse et sont pour la plupart des modèles -22, à dos en « lame de rasoir », mais les pilotes apprécient les qualités de cet appareil : robustesse, fiabilité et armement puissant.

Le 8 juin, le II/3 est rattaché à la 4ème escadre du commandant Arnaud. Les rencontres avec la Luftwaffe vont se faire rares, toutefois, lors de missions d'appui précédant le débarquement de *Provence*, deux Bf 109 tombent sous les feux de ses P-47 dans la région d'Arles.

Le II/3 suit la progression de la 1ère armée française, perdant quatre pilotes tués par la *Flak*, un abattu en combat, deux par accident et cinq faits prisonniers, après avoir été abattus par la DCA (dont le sergent Collin, descendu par la DCA suisse le 15 octobre 1944).

Le groupe termine la guerre à Colmar.

Entre le 13 juin 1944 et le 1er mai 1945, le GC II/3 *Dauphiné* a exécuté 3 564 sorties en 6 348 heures de vol de guerre.

Photographié à Chartres, le 23 juillet 1945, ce P-47D-30-R3 de la 1ère escadrille du GC II/3 *Dauphiné* était alors piloté par le sergent-chef Jacques Tourne. On voit ce dernier, à gauche, en compagnie de sa famille.

Particularité peu courante dans l'armée de l'Air, le nom du pilote (J.M. Demetz) et du chef mécanicien (R. Balme) était peint sous la verrière, à la mode US. (Photo F. Legrand)

# REÇU 5 SUR 5

Pierre Leyvastre nous a quittés au mois de novembre 1999.
Pour les plus anciens d'entre nous, ce nom possède une résonnance familière. Nous avions souvent l'occasion de le lire dans les plus grands magazines français et étrangers consacrés à l'histoire de l'aviation.
Nous n'oublierons pas le rôle qu'il a joué pour faire découvrir les ailes françaises de 39/40 aux lecteurs anglophones à travers de nombreux articles, notamment dans *Air International* de la grande époque, mais aussi en participant à la série des *Warplanes*, publiée par Macdonald, sous la direction de William Green.
Pierre Leyvastre est né le 6 février 1920 à Lyon, mais ce que l'on sait moins, c'est qu'il a connu une brillante carrière comme pilote de chasse au sein de l'armée de l'Air, qu'il a quittée en avril 1952, en Indochine, avec le grade de sergent-chef.
Avec lui disparaît l'un des derniers grands pionniers que nous tenions à remercier et à saluer une dernière fois.

### Retour sur le Glenn (3)

*En complément à l'article sur les Glenn, il convient de rajouter l'une des missions de bombardement les plus réussies de la campagne de mai-juin 40.*
*En effet, outre les trois missions mentionnées, les Glenn du GR I/61 effectuèrent une attaque sur la base d'hydravions d'Elmas, située dans le sud de la Sardaigne. Le 16 juin 1940, lorsque six Glenn se présentèrent au-dessus de l'objectif, la surprise fut totale au sol, aggravée par le fait que la plupart des CANT Z.501 des 183ª et 184ª* Squadriglie *avaient été regroupés pour des travaux de peinture visant à remplacer les marquages vert-blanc-rouge par les faisceaux bien connus. Le bilan fut sévère pour les Italiens, avec six CANT Z.501 entièrement détruits (MM 32254, 32269, 32282, 32197 de la 183ª Sq. et MM 35174, 35226 de la 184ª Sq.), un autre gravement endommagé (MM 35271), sans compter les appareils plus légèrement atteints, comprenant des CANT Z.506 et des Savoia S.82 du 36°* Stormo. *Les installations terrestres furent ravagées par un gigantesque incendie consécutif à l'explosion d'un camion-citerne qui se trouvait malencontreusement placé près d'un hangar.*

Yves Jourdain (La Seyne-sur-Mer, 83)

*Je pense qu'il y a erreur dans la légende de la photo du bas, page 13 de votre n° 9. En effet, connaissant assez bien le Tchad – ce beau pays – la végétation en arrière-plan du MQ228 me rappelle plus les palmiers-dattiers de Faya-Largeau, Zouar, voire Bardai, que la flore tropicale de Fort-Archambault.*

Pierre Merglen (Theix, 56)

*Il est surprenant de constater que les Français eux-mêmes ignorent les résultats réels des bombardements sur Gibraltar des 24 et 25 septembre 1940. Voici donc un extrait d'un article de l'historien aéronaval britannique Peter C. Smith, paru dans la défunte revue* World War Investigator.
Parlant des Glenn Martin, le capitaine de frégate Lainé déclara : '*Les avions étaient encore inachevés, sans viseur de bombardement et sans la plupart de l'équipement électrique des lance-bombes'.*
*Plus loin, Smith poursuit : «* Les objectifs étaient le port de guerre, avec les navires de guerre qui s'y trouvaient, et l'arsenal de la forteresse. Un grand nombre de bombes tomba en mer et le dommage causé à terre fut peu important. Mais, il y eut quelques morts et blessés, parmi eux le secrétaire de l'amiral Sir Dudley North, commandant en chef britannique. Les bombardiers de l'aéronavale française attaquèrent avec plus de zèle et d'énergie *[que ceux de l'armée de l'Air]*, dus sans doute à la mémoire de leurs camarades massacrés à Mers-el Kébir. Le 24 septembre, leurs bombes obligèrent le croiseur de bataille *Renown* de la Force H et portant le pavillon de l'amiral Sir James Sommerville, à prendre la mer afin d'avoir de l'espace pour manœuvrer. Il était accompagné par un petit écran de destroyers et ne fut pas endommagé. Son départ (forcé) laissa peu d'objectifs de choix aux bombardiers français le lendemain 25. Il n'y avait plus qu'un seul destroyer, le *Firedrake*, qui restait le long du môle, ainsi que quelques chalutiers armés de dragage de mines, l'un d'entre eux, le *Stella Sirius* (1934, 550 tonnes) étant coulé ».
*Vu l'équipement incomplet, le manque d'entraînement, les conditions atmosphériques qui empêchèrent les bombardiers de voler à 4 200 mètres d'altitude et à 320 km/h (conditions idéales), je trouve que les résultats furent loin d'être nuls, en obligeant un croiseur de bataille à quitter les lieux et en coulant un dragueur de mines.*
*Pour ce qui est du nombre d'avions qui participèrent aux deux raids, Peter C. Smith mentionne les mêmes chiffres que vous : respectivement 64 et 83, mais selon lui seulement 45 et 60 avions lâchèrent leurs bombes (41 tonnes et ?). Je pense qu'il est bon de redorer le blason de ces bombardiers français qui n'étaient pas en parfait état d'équipement.*

Pierre Hervieux (Ste-Adresse, 76)

Non, bien sûr, les résultats ne furent pas totalement nuls, surtout si l'on prend en compte l'aspect improvisé de l'opération, déclenchée vingt-quatre heures après la tentative de coup de force anglo-gaulliste contre Dakar. L'ensemble de l'aviation française d'Afrique n'était pas alors dans sa meilleure forme, les premières mesures décidées par les commissions d'armistice ayant eu des conséquences néfastes non négligeables sur le matériel et les équipages.
Les chiffres en notre possession sont les suivants :
– 24 septembre, 64 bombardiers décollent, 59 d'entre eux lancent 41 tonnes de bombes, revendiquant un coup au but sur un « bâtiment important »;
– 25 septembre, 83 bombardiers décollent, 81 lancent 56 tonnes de bombes; un LeO 451 du GB II/23 est abattu par la DCA (équipage tué).
Cette opération est intéressante par le fait qu'elle sera la seule et unique mission offensive de l'aviation de l'armistice.

### Help !

Recherche vues intérieures du Republic RC-3 SeaBea et cartes Michelin n° 202 et 204 (1/200 000e), Allemagne, si possible années 1945 à 55.

Jean-Calude Mermet - 53, lot. Beaudine - 04300 Forcalquier.

### Retour de flammes

*Une fois de plus le « dessineux » s'est planté ! Le Spit (JL316) dont les deux profils apparaissent page 9* [du précédent numéro] *devraient porter sur la dérive les couleurs de la RAF et non celles de l'armée de l'Air (voir photo page 4).*

Alain Rouau (Haute-Goulaine, 45)

Ben oui, « on s'a gouré »... une fois de plus ! Un détail, la photo de la page 4 a été colorisée par nos soins (nous avons volontairement laissé le fond en noir et blanc).
D'autres lecteurs nous ont signalé ce qu'ils considèrent comme une anomalie : si les pilotes sont Français, les cocardes doivent être françaises. Ce n'est pas tout à fait le cas, tout dépendant, en fait du statut de l'avion. Un grand nombre de Spit ont été seulement prêtés par la RAF, qui, de ce fait, s'opposait à tout changement de marques de nationalité. Il est bien évident, et en particulier à la lumière des remarques que nous avions formulées sur la difficulté d'interprétation des teintes à partir de photos en noir et blanc, qu'il n'est pas toujours simple de déterminer si les cocardes sont françaises ou anglaises. La proportion des couleurs est un élément (les cocardes françaises respectant, en général, une proportion d'un tiers-un tiers-un tiers), l'emplacement et la forme de la flamme sur l'empennage vertical en un est autre, mais il ne sont pas toujours déterminants.
On a cru aussi pouvoir s'appuyer sur les documents d'origine britannique indiquant les cessions d'avions par la RAF à l'armée de l'Air. Malheureusement, dans bien des cas, il s'agit de régularisations administratives *a posteriori*. Il existe plusieurs exemples d'avions détruits en 1944 par les Français et... cédés à l'armée de l'Air en... novembre 1945. Il fallait bien que les Britanniques sortent ces appareils de leur inventaire d'une manière ou d'une autre.

Jacques du Boucher nous signale que le pilote sur la photo en page 8 n'est pas Claude Mangin, mais Henri Jeandet. Il est en outre persuadé qu'il s'agit bien de Jeandet assis aux commandes de l'appareil en page 11.
À propos de cet appareil et de l'inscription « Fi 163 », Jean-Claude Mermet pense qu'un éclat de peinture nous a fait prendre un « 0 » pour un « 6 » et qu'il pourrait s'agir d'un « Fi 103 », dénomination officielle de la bombe volante V-1. Ne peut-on pas imaginer, alors, qu'il s'agirait plutôt d'un Henschel Hs 293, une arme qui n'était pas encore aussi connue des Alliés que le V-1 à cette époque ? En effet, à notre connaissance, le GC II/7 ne s'est jamais mesuré aux V-1.

Le Spit de Valentin (page 9) ne pouvait pas porter la panthère noire, vu qu'il appartenait à l'autre escadrille. L'appareil semble être plutôt un Mk. Vb modifié (aves pipes d'échappement individuelles) qu'un Mk. IX, dont le capot était plus long.

Comme nous l'ont signalé plusieurs lecteurs, il y a, en effet, une incohérence entre la légende et le profil du Spitfire du GC I/3 présenté en page 64. Le véritable numéro de série est bien le MJ842.

# REÇU 5 SUR 5

## La gloire de mon oncle

Je suis le neveu de Daniel Neumann, École de l'Air promotion 1937, mort en Syrie aux commandes de son appareil, le 22 octobre 1941, après avoir rallié les FAFL. Mon oncle figure en photo, à la page 8 du n° 8 d'Aéro-Journal, aux côtés du sergent Lann (radio-mitrailleur), du lieutenant Gaston Guigonis (observateur et commandant de bord) et d'un quatrième personnage que je ne connais pas. Son nom est bien Neumann et non Newman, sauf à ce que l'appartenance au N° 39 *Squadron* l'ait amené à angliciser son nom d'origine germanique.
Je n'ai pas connu mon oncle, étant né en 1946, et je disposais jusqu'à novembre 1998, de très peu d'informations le concernant. Aussi surprenant que cela puisse paraître, j'ignorais, par exemple, son ralliement aux FAFL au lendemain de la défaite de 40. Je savais qu'il était mort dans un pays du Moyen-Orient, mais j'ignorais lequel. J'ai donc écrit à tous ses camarades de promotion et j'ai eu de nombreuses réponses, parfois émouvantes. Ce que j'ai découvert au travers de ces témoignages m'a conforté dans ma démarche. Vous exprimez parfaitement ce que je ressens dans votre *NOTAM* : mon oncle était un officier modeste, dont le sacrifice n'a sans doute pas servi à grand chose. Mais il était *là* et je crois, comme vous-même, que cela suffit à ce que sa mémoire demeure.
Voilà, en substance, ce que j'ai découvert. Si vous-même ou vos lecteurs pouvez m'aider à combler mes lacunes, je vous en saurais gré.

Par le plus extraordinaire des hasards, nous possédions dans nos archives cette photo non identifiée du Potez 63.11 n° 838, revêtu des cocardes anglaises, photographié à Odiham. Mais qui est ce mystérieux aviateur français qui porte des galons de sergent et une casquette de lieutenant ?

À la déclaration de guerre, Daniel Neumann rejoint le CIR de Tours pour suivre une formation de pilote de reconnaissance. Il est affecté à la 2ème escadrille du GR I/14, qu'il rejoint à Fontenay-le-Marmion le 23 mai 1940. Le dimanche 16 juin, il fait, à ma connaissance, sa première mission de guerre avec le Lt André Jacob (observateur). C'est avec lui, et le S/C Morel (mitrailleur), qu'il s'évade depuis Limoges où le GR I/14 s'est replié le 24 juin. Là, intervient un fait curieux.
L'ordre reçu la veille est de faire mouvement sur Pau. L'échelon roulant part à 7 heures, puis un message indique que le groupe doit se rendre à Toulouse-Francazals. Une voiture lancée à sa poursuite informe l'échelon roulant de ce changement. Le temps est épouvantable. Un seul avion décolle pourtant à 10 heures, celui de Jacob, Neumann et Morel, le Potez 63.11 n° 838. Il décolle de Limoges, *cap plein nord* ! Il semble que le Potez n° 838 se soit posé à Francazals en fin de matinée et c'est le lendemain qu'il aurait redécollé pour l'Angleterre. Ma seule source est *Cap sans retour* de Mme L'Herbier-Montagnon. C'est peu, car ce merveilleux livre contient des erreurs.
En raison d'une erreur de date, cette fois dans le livre de Jean Gisclon, j'ai pensé que Daniel avait passé la soirée du 24 avec son camarade de promotion, André Feuillerat, pilote de chasse qui, lui, était remonté de Marignane avec le GC III/7. C'était une idée séduisante, car Daniel Neumann et André Feuillerat sont les seuls des quatre-vingts survivants de la promotion « Mézergues » à avoir rallié la France Libre, et tous les deux depuis Francazals. Je sais désormais qu'ils se sont succédé d'une journée et qu'ils n'ont, par conséquent, pas pu se concerter avant leur évasion. André Feuillerat est arrivé le 25 juin, au mieux une douzaine d'heures après le départ de Daniel.
Daniel Neumann est inscrit avec le n° 615 sur le registre des FAFL, à la date du 28 juin 1940. Qu'a-t-il fait en Angleterre ? Je l'ignore, je sais seulement qu'il n'est pas passé à Odiham. On le retrouve à Glasgow, le 17 octobre, embarquant avec le sous-lieutenant André sur l'*Arundel Castle*. À quel titre sont-ils sur ce navire, je l'ignore ? À bord, il y a, entre autres, Robert Bimont et Romain Gary, que Daniel retrouvera à Damas, ainsi que Lionel de Marmier.
J'ignore où et quand il débarque. Est-ce à Takoradi, le 1er novembre ou à Lagos, le lendemain, ou encore à une autre escale, plus loin ? Il y a ensuite une autre période floue jusqu'au 1er janvier 1941, où on le rertrouve au détachement de l'Air du Gabon et du Moyen-Congo, basé à Pointe-Noire et commandé par le Lt Ezanno.
Le 2 janvier 1941, il décolle de Pointe-Noire aux commandes du Bloch 120 n° 7 pour Libreville-Douala, afin d'effectuer une mission demandée par le général de Larminat. Équipage : Lt Guigonis (commandant de bord), S/Lt Neumann (pilote), S/C Bézia (mécano), S/C Nedey (radio); passagers : général Sice et colonel Marchand. Le 7 février, le Bloch 120 capote à l'atterrissage sur le terrain de Bitam, après avoir accroché une murette en entrée de piste. Il se pose sur le dos. L'équipage est indemne, les passagers ont des contusions et le Lt.Col Parant est grièvement blessé.
Par la suite, Guigonis et Neumann rejoignent Brazzaville, où ils retrouvent l'escadrille du Cdt Goumin pour s'entraîner sur Glenn Martin. Je sais peu de choses sur cette escadrille à cette époque.
Daniel est l'un des huit premiers pilotes de ce qui deviendra sans doute l'escadrille *Nancy* du groupe *Lorraine*. Ezanno les rejoint à Brazza le 6 mars. Le 9 avril, c'est au tour de l'A/C Cantès et des Sgt Lancelin et Lefèvre qui, eux, gagnent directement Takoradi. Ainsi, à partir de mars ou avril 1941, Daniel et ses compagnons s'entraînent à Takoradi sur Glenn. L'escadrille de bombardement n° 2 est sous les ordres du Cdt Goumin. Celui-ci et un autre équipage (dont tout semble indiquer que le pilote est le Lt Labas - et non Labat [1]) remontent les deux premiers Glenn de Takoradi vers Le Caire en avril. Daniel est l'un des premiers à suivre. Je connais la composition exacte de son équipage, décrite dans le n° 167 d'*Icare* par le Lt.Col Lefèvre. À l'époque, il était sergent et faisait partie de l'équipage de Daniel, avec le Lt Guigonis.
Daniel participe à plusieurs missions de reconnaissance depuis Le Caire. En août 1941, on le retrouve en photo dans le désert de Libye en compagnie de Guigonis, Lann, Sandré et Poncet, au sein du N° 39 *Squadron*. Mais, j'en sais très peu sur cette période.
Le 24 août, il se porte volontaire, avec plusieurs camarades, pour conduire un convoi de camions tirant chacun un canon de l'Égypte jusqu'à Damas. Épopée formidable, dont on connaît à peu près l'itinéraire, mais rien de plus.
Daniel se tue en vol d'entraînement sur Blenheim Mk. IV avec trois jeunes parachutistes à son bord. Les témoignages concordent pour dire que l'accident est consécutif à un passage à trop basse altitude au-dessus de la piste de Mezzé. Il y avait deux personnes dans le poste de l'observateur à l'avant. L'avion a heurté une murette en bout de piste, puis s'est écrasé sur des abricotiers. Daniel est enterré au cimetière militaire français de Doumayr, dans la banlieue de Damas, seul cimetière français en Syrie. Il avait 24 ans.

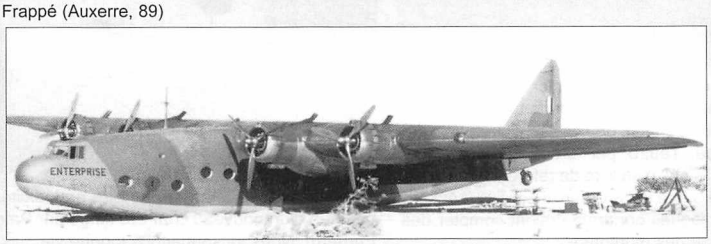
Jean-Louis Neumann (Benet, 85)

[1] NDLR : l'orthographe du lieutenant Labas semble avoir changé en même temps que son camp, car son nom est orthographié Labat par les autorités de Vichy.

## L'Ensign français

*Jeune lieutenant mécanicien à l'époque, je me souviens tout à fait des circonstances dans lesquelles fut récupéré l'appareil, sa découverte et les travaux qui s'en suivirent n'étant dûs ni au hasard ni à un exploit de la légion comme pourrait le donner à penser l'article.*
*L'atterrissage et le sauvetage de l'équipage ne sont en effet pas passés inaperçus (position donnée en clair par radio), mais la recherche de l'épave ne présentait pas pour les autorités françaises un caractère d'urgence.*
*Une fois trouvé en bon état apparent, la suite des opérations a été confiée à la base aérienne de Thiès, qui disposait en principe de moyens suffisants pour l'enlèvement de l'avion (gardiennage par des tirailleurs et démontage par les mécaniciens des ateliers de la base).*
*Plusieurs photos de l' «* Enterprise*» ont été faites alors et distribuées à ceux qui le souhaitaient. La reproduction de l'une d'entre elles est jointe à ce courrier.*
*Après examen détaillé de l'appareil, il s'avéra alors que la remise sur roues et le transport vers le terrain de Nouakchott étaient plus rentables que le démontage sur place. Les moyens dont disposait l'armée de l'Air au Sénégal étant insuffisants pour soulever l'avion et sortir le train d'atterrissage, il a fallu faire appel aux légionnaires chargés de la défense du terrain de Nouakchott et ce sont eux qui, finalement, effectuèrent les travaux de terrassement nécessaires pour le dégager de sa position.*

J. Frappé (Auxerre, 89)




## Arado sur la Corse

*J'aimerais apporter quelques précisions à l'article sur la libération de la Corse. Il y est indiqué que les Ar 196 des 1. et 2./SAG 128 étaient basés à La Spezia. Je crois cependant que la 2./SAG 128 était établie depuis plusieurs semaines à St Raphaël. Il est néanmoins fort plausible que les hydravions de cette escadrille aient choisi La Spezia comme base avancée.*
*Les deux Ar 196 abattus le 29 septembre 1943 par le GC I/3 n'étaient cependant pas de cette unité. Il s'agissait en effet des Wk.Nr. 369 (T3+DM) et 372, appartenant tous deux à la 2./BFGr. 196 (l'équipage du premier sera tué, l'autre sauvé). On peut donc penser que cette unité avait été déplacée dans le secteur pour appuyer la 2./SAG 128. Ajoutons que le même jour, deux Ar 196 de cette dernière escadrille ont été détruits lors d'une collision en vol près de la Corse. Mais cette double perte aurait eu lieu hors de tout combat.*
*Pour ce qui concerne les victoire sur les Ju 52, je ne trouve que deux trimoteurs du III./TG 2 (Wk.Nr. 3018 et 6176) signalés abattus par des chasseurs dans un vol de Lucca à Borgo (cinq tués, deux blessés et deux passagers disparus). Il est vrai que les listes des pertes allemandes sont parfois incomplètes, mais si l'on ne peut apporter de compléments, il faudrait revoir les victoires de ce jour et les ramener à quatre (et non sept ou même six), ce qui n'est déjà pas mal.*
*Quant à l'article sur le PZL P.23, on peut rajouter que le I./JG 77 (basé en Prusse Orientale) va revendiquer trois victoires sur ce type d'appareil. Le 3 septembre, le Lt Karl-Gottfried Nordmann abat un Karas dans le secteur de Wrelun-Prsosna (?); le 5, c'est un autre futur* Ritterkreuzträger, *le Hptm Hannes Trautloft qui abat un P.23 lors d'une mission sur la Warthe. Le lendemain, le Lt Friedrich Hauck revendique un troisième et dernier Karas.*

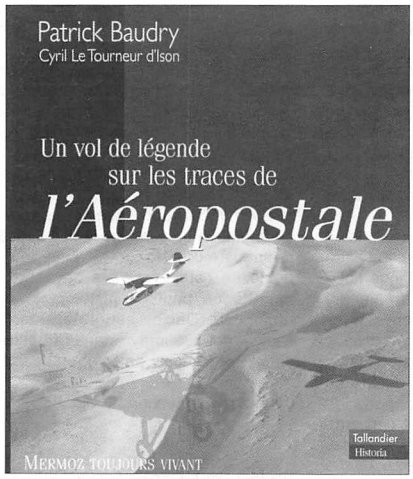
Jean-Louis Roba

# Aéro Bibliothèque

### *Mea culpa*

Nous tenons à présenter nos excuses aux collaborateurs du Service historique de l'armée de l'Air à propos des termes employés dans la récension du livre d'Osprey consacré aux as français (cf. Aéro-Journal n° 10).
Les mots ont dépassé notre pensée. Nous n'avons jamais songé à remettre en question leur compétence, leur dévouement et leur amabilité, que nous avons toujours appréciés à leur juste valeur en toutes circonstances.
Que nous ne soyons pas d'accord sur les options « stratégiques » du SHAA est une chose, les mots pour le dire ont été excessifs. Nous tenions à publier cette mise au point de manière à ce que nos propos ne sèment pas le doute dans l'esprit de nos lecteurs.

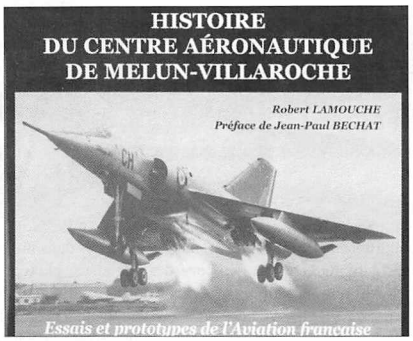
C-J. Ehrengardt




**À la recherche du temps perdu**

Il faut bien avouer que lorsque nous avons découvert ce livre, nous avons marqué une hésitation. Le nom de Patrick Baudry et la légende « *Mermoz toujours vivant* » flashaient un peu trop comme une enseigne au néon. Mais, quelle belle surprise nous avons eue en l'ouvrant. À bord de leur Catalina, Patrick Baudry et son photographe d'équipier ont suivi la trace de Mermoz quand, le 16 janvier 1933, il a relié Toulouse à Santiago du Chili sans changer d'avion : 13 400 km, 60 heures de vol, 10 escales.
Non seulement l'ouvrage est superbement présenté, avec une mise en page dynamique et agréable, mais l'émotion est au rendez-vous à chaque coin de page. Les photos sont superbes, magnifiquement mises en valeur. On trouve aussi de nombreux encarts consacrés aux avions, aux escales et aux hommes qui ont fait l'Aéropostale, liens indispensables au lecteur entre le passé et le présent.
Patrick Baudry et Cyril Le Tourneur d'Ison prouvent que, dans cette époque de haute technologie, même un astronaute qui a voyagé dans l'espace peut encore avoir envie de rêver et de nous faire rêver.

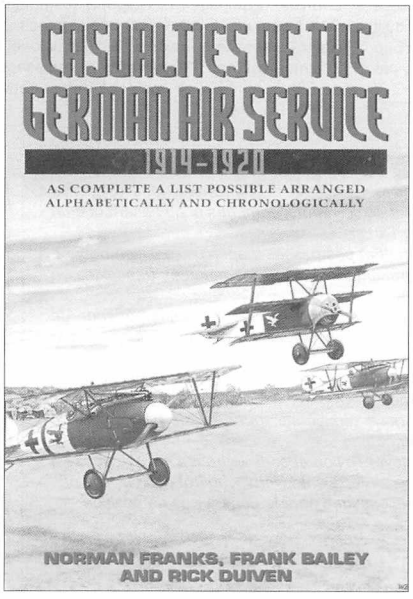
*Un vol de légende sur les traces de l'Aéropostale* – P. Baudry & C. Le Tourneur d'Ison – Tallandier/Historia, Paris, ISBN 2-235-02238-3




**Des essais transformés**

Robert Lamouche, ancien collaborateur de la SNCEMA, s'est penché sur le passé de l'un des hauts sites historiques de l'aéronautique française. Ancien terrain d'aéro-club, l'aérodrome de Melun-Villaroche devient une base militaire en août 1939. Sa situation géographique privilégiée (plaine de la Brie, proximité de la capitale) en fait rapidement un terrain de prédilection pour la Luftwaffe, puis pour les Américains.
C'est en 1946 que Villaroche va trouver sa vocation avec l'implantation de l'usine de la SNECMA. Cette année-là, sa piste accueille le premier avion à réaction : un Me 262. Ce n'est que le début d'une longue histoire.
Après un historique détaillé du centre, l'auteur fait le tour des avions qui y ont été expérimentés et termine par un « trombinoscope ».

*Historique du centre aéronautique de Melun-Villaroche* – R. Lamouche – Ed. Puits Fleuri, Hericy (77) – ISBN 2-86739-147-4 – Prix : 288,oo FRF franco.

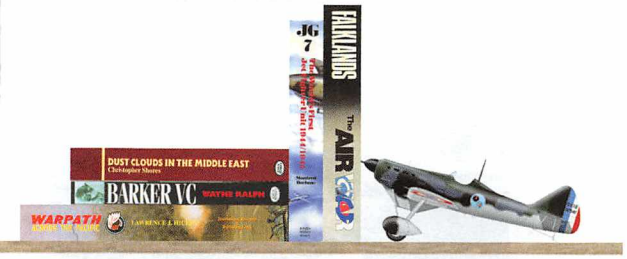


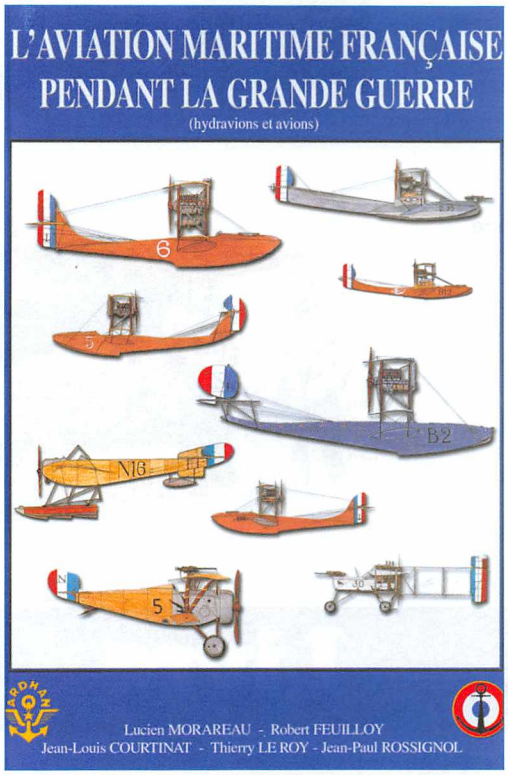

Signalons, en passant, le dernier *Grub Street* qui liste tous les aviateurs allemands tués de 1914 à 1920. Ce sont, en fait, deux listes, l'une par ordre alphabétique, l'autre par ordre chronologique. Attention ! il s'agit d'un livre de référence, qui n'est pas destiné à être lu dans son intégralité (sauf par des insomniaques qui préféreraient compter des aviateurs que des moutons).

**« Oskar »**

Nous avons déjà eu l'occasion de parler de cette série *Walk Around* à la sauce polonaise, dirigée par notre ami Przemyslaw Skulski. Voici le dernier-né, consacré au Ki.43 « Oscar ».
Il est tout à fait conforme à l'esprit de la série, avec de nombreux plans au 1/72e, des photos de détails, des planches présentant tout ce qu'il faut savoir sur les marques de nationalité, de service et sur les insignes. L'auteur passe en revue les principales maquettes du modèle sur le marché. Pour nos lecteurs qui ne pratiquent pas le polonais couramment (et nous craignons qu'ils soient nombreux), un résumé en anglais donne les principales indications, les photos et les dessins parlant d'eux-mêmes.
En vente chez nos annonceurs.

Saluons, avec le retard dû à notre périodicité, la parution d'un nouveau confrère dirigé par Patrick Ehrhardt. Nous lui souhaitons longue vie.




**Les marins-aviateurs dans la Grande Guerre**

Le projet était ambitieux, mais le pari est tenu au-delà de toute espérance. Le recensement est aussi exhaustif que les archives existantes l'ont permis : la génèse et le développement de l'aviation Maritime, les unités classées par zones géographiques (neuf, de la mer du Nord au canal d'Otrante) – et même les porte-hydravions, les aéronefs, avec description technique et plan trois vues, les moteurs, l'armement et, pour terminer, le personnel (avec une liste des victoires aériennes revendiquées (12 plus celles revendiquées par des marins détachés à l'aéronautique Militaire).

Pour chacune des zones géographiques traitées, on trouve :

– un historique général (avec une carte), souvent utile pour les théâtres extérieurs, car permettant de situer l'action de l'aviation Maritime dans le contexte global;

– l'historique particulier de chaque centre d'aviation Maritime;

– une description détaillée des opérations aériennes, année par année;

– un récapitulatif de chacune des unités, avec ses commandants et son matériel successifs.

Enfin, viennent plusieurs pages de photos, dont l'intérêt historique n'échappera à personne.

Les auteurs s'attardent ensuite sur le matériel. Il est intéressant de noter que « *par manque d'intérêt et de savoir-faire des avionneurs français* […], *la Marine devra se contenter de ce qui lui est proposé par les constructeurs et qui ne correspond pas toujours, loin s'en faut, à ses besoins réels* », en particulier en matière d'avions lance-torpille. On constate, non sans ironie, que la situation n'a guère évolué depuis 1914 !

Les auteurs recensent tous les aéronefs utilisés par l'aviation Maritime, classés (logiquement) par constructeur. Chaque fiche est accompagnée d'une photo et, dans la majorité des cas, d'un triptyque au trait. On trouve également les prototypes sans suite et les avions ennemis capturés et remis en service. Un chapitre spécifique est consacré à l'armement.

On arrive ensuite au personnel, de sa formation à son emploi, ses insignes spécifiques, les listes des décorés et des tués. Le tout est accompagné de nombreuses annexes, d'un index fort utile et de 26 planches en couleur, représentant les principaux types en service.

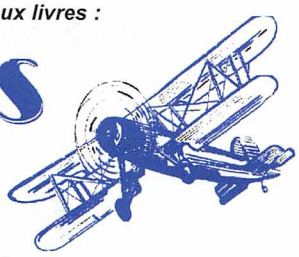
On pourra peut-être juste trouver que cet ouvrage est présenté d'une manière un peu austère, mais l'ensemble est cohérent, complet – et impressionnant ! Soulignons qu'il a été écrit *bénévolement* pour le compte d'une association sans but lucratif. Messieurs, chapeau !

*L'aviation maritime française pendant la Grande Guerre* – L. Morareau, R.Feuilloy, J-L.Courtinat, T.Le Roy, J-P.Rossignol – ARDHAN, 3, ave Octave-Gréard, 75340 Paris Cedex 07 – Prix : 295,oo FRF.


*Pour commander tous vos nouveaux livres :*

**DRIVERS**

*La Librairie Passion*



### *Aviation Française*

**Les pilotes de chasse français 39/45** (F) 339 F
**French Aces of WWII** - Aircraft of the Aces N°28 (A) 119 F
**Morane MS.406** - Avions coll. (F) 390 F
**Pilotes** - Chambost & Mithois (F) 135 F
**René Couzinet et l'Arc-en-Ciel** - Osorio (F) 48 F
**Avions Mudry** - Massé (F) 195 F
**Le Mirage III** - Peyrot (F) 175 F

### *Aviation Allemande*

**Messerschmitt Bf 109 A-E** - Radinger & Schirk (A) 315 F
**Bf 109G/K Aces of the Western Front** - Aircraft of the Aces n° 29 (A) 119 F
**Focke-Wulf Ta 152** - Harman (A) 315 F
**Fw 190 in detail** - Squadron (A) 79 F
**Heinkel 111** - Baker (A) 299 F
**Schnaufer, Ace of Diamonds** - Hinchliffe (A) 239 F
**Pahtfinder, Luftwaffe pathfinder operations over Britain 1940-44** - Wakefield (A) 239 F
**Dora of the Galland Circus** (A) 225 F
**Jagdwaffe Luftwaffe colours** - Mombeek, Smith & Creek (A) **le volume : 135 F**
**Volume 1 : Birth of the Luftwaffe fighter force**
**Volume 2 : The Spanish War**
**La Luftwaffe face au débarquement allié** - Frappé (F) 380 F
**Bf 110 Aces of the WWII** - Aircraft of the Aces n° 25 (A) 119 F
**Jet Planes of the Third Reich, the secret projects vol. 1** - Griehl (A) 389 F
**Luftwaffe Fighter Aircraft in profile** - Sundin & Bergstrom (A) 329 F
**Erbo, Pilote de Chasse 1918-42 (F)** 109 F
**JV 44 : The Galland Circus** - Forsyth (A) 450 F
**Jagdgeschwader 53 History of the «Pik As», Part 3** - Prien (A) 759 F
**JG 26 War Diary vol.2 1943-45** - Caldwell (A) 329 F
**Green Hearts first in combat with the Dora 9** - Urbanke (A) 620 F
**Fighter General Adolf Galland** - Toliver & Constable (A) 439 F
**Stukas over the steppe** - Luftwaffe at war n° 9 (A) 95 F
**German Jets 1944-56** - Luftwaffe at war n°10 (A) 95 F

### *Aviation Américaine*

**Death Rattlers Marine Squadron VMF 323 over Okinawa** - Wolf (A) 449 F
**F-51 units over Korea** - Thompson (A) 149 F
**F-86 Sabre Fighter Bomber units over Korea** - Thompson (A) 149 F
**Lockheed C-130 Hercules** - Bowinan (A) 350 F
**P-47 Aces of the 8th Air Force** - Aircraft of the Aces n° 24 (A) 119 F
**Thunderbolt & P-51 Aces of the Pacific** - Aircraft of the Aces n° 26 (A) 119 F
**B-17 Flying Fortress** - Walk Around n° 16 (A) 119 F
**SBD Dauntless Units of WWII** - Combat Aircraft n° 10 (A) 119 F
**B-24 Liberator Units of the Pacific war** - Combat Aircraft n° 11 119 F
**RF-8 Crusader Units over Cuba & Vietnam** - Combat Aircraft n° 12 (A) 119 F
**F-105 Thunderchief** - Warbird Tech n° 18 119 F
**B-1 Lancer** - Warbird Tech n° 19 119 F
**Douglas A-26 Invader** - Warbird Tech n° 22 119 F
**P-38 Lightning (Pt.1)** - Detail & Scale n°57 119 F
**P-38 Lightning (Pt.2)** - D&S n°58 119 F
**F-84 Thunderjet** - D&S N°59 119 F
**B-25 Mitchell** - D&S n 60 119 F
**N° 3 P-38 Lightning** - Production line to Frontline (A) 149 F
**P-40 Part 1** - D&S n° 61 119 F

### *Aviation Anglaise*

**Spitfire - comprehensive guide for the modellers vol. 1** (A) 179 F
**Avro Vulcan** - Warbirdtech n° 26 (A) 119 F
**Avro Lancaster** - Delve (A) 299 F
**Hurricane over Tobruk** - Cull & Minterne (A) 215 F
**Typhoon/Tempest Aces of WWII** - Aircraft of the Aces n° 27 (A) 119 F
**Mosquito Reconnaissance Units of WWII** - Combat Aircraft n° 13 (A) 119 F
**Halifax Squadrons of WWII** - Combat Aircraft n° 14 (A) 119 F
**Spitfire & polished metal** - Moss & McBee (A) 199 F
**A.W. Whitley** - Warpaint n° 21 (A) 105 F
**Seafire** - Warpaint n° 20 (A) 115 F
**Hornet** - Warpaint n° 19 (A) 115 F

### *Aviation Italienne*

**Fiat BR.20** - Babinksi (A) 98 F
**Coll. Ali d'Italia** (I/A) **le vol. 110 F**
**N° 12 IMAM Ro 43/44**
**N° 11 S79 (part 2)**
**N° 10 Fiat G.55**
**N° 13 Aermacchi MB.326**
**Mini Ali d'Italia** (I/A) **le vol. 69 F**
**N° 4 Avia FL-3**
**Coll. Ali e Colori** (I/A) **le vol. 85 F**
**N° 1 Fiat CR.42**
**Reggiane Re 2005 «Sagittario»** (I/A) 99 F
**Coll. IBN** (I/A) **le vol. 129 F**
**Macchi MC.202**

### *Aviation des Pays de l'Est*

**Les Chtourmovik** - Léonard (F) Docavia n° 40 450 F
**The Croatian Air Force in WWII** - Likso & Oanak (A) 195 F
**Rumanian Air Force 1936-47** - Bernad (A) 105 F
**Soviet combat aircraft of WWII vol.2** - Gordon & Khazanov (A) 295 F
**Stalin's Falcons**, the Aces of the Red Star - Polak & Shores (A) 395 F
**Mikoyan MiG 29 Fulcrum** - Gordon (A) 289 F
**Sukhoi Su 27 Flanker** Gordon (A) 289 F

### *Divers*

**Avions et Hélicoptères militaires d'aujourd'hui** - Gaillard (F) 350 F
**Mystérieuses Ailes Volantes** - Pelletier (F) 295 F
**Fifty Years on the edge** - Aircraft of the Israeli Air Force since 1948 - Norton (A) 439 F
**Shadows**, Airlift & airwar in Biafra & Nigeria 1967-70 - Draper (A) 350 F

Vente par correspondance - Frais d'envoi : 30 F par commande pour la France (Etranger, nous consulter).
Paiement par chèque à l'ordre de Drivers, par Carte Bancaire ou contre remboursement.

**DRIVERS – 12bis, rue Baronie – 31000 TOULOUSE**
**Tél : 05 61 22 81 11 – Fax : 05 61 22 81 63**

# Dans le prochain numéro

**(sortie le 1er avril 2000)**

## *Il y a 60 ans...*

## 10 mai 1940 : la Luftwaffe frappe à l'ouest

**Les premiers engagements en Belgique, aux Pays-Bas et en France.**
**Les bombardiers alliés restent l'arme au pied.**
**Le massacre des Ju 52 en Hollande.**

**À lire également :**

**– Le Mysrky, premier chasseur de conception finlandaise.**
**– etc...**

# Abonnement

– Alors, Pichler, vous m'avez encore fauché mon numéro d'Aéro-Journal ! Faudrait voir à vous abonner !
– *Zu Befehl, Herr General !*

# Livre

### *Les Pilotes de Chasse Français 39/45*

En 180 pages grand format, la liste de tous les pilotes français é étrangers ayant combattu en France, ainsi que des pilotes françai ayant combattu à l'étranger, ayant remporté au moins une victoir confirmée au cours de la Seconde Guerre mondiale : « Drôle d Guerre », campagne de mai-juin 40, FAFL, RAF, Vichy, Force aériennes françaises.
Plus de 300 photos, plus de 50 biographies détaillées.
15 pages de profils en couleur, cartes.

Prix : 339,oo F (59,9o euros)
Frais de port : métropole, gratuit - CEE, DOM/TOM, F. 25,oo - Autres pays, F. 30,oo

Pour commander, vous pouvez utiliser le bulletin ci-dessous.

**BON DE COMMANDE**
**à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à**
**AÉRO-ÉDITIONS**
**50, bld Paul Valéry**
**32500 Fleurance**

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 12 au n° 17 inclus :** France F. 195,oo (29,73 euros) - CEE/DOM-TOM F. 215,oo (32,78 euros) - Autres pays F. 235,oo (35,83 euros) - air mail.

☐ **Je souhaite recevoir le(s) n° 2 / n° 5 / n° 7 / n° 8 / n° 9 / n° 10** - Chaque numéro : F. 43,oo (6,56 euros) port inclus (tous pays).

☐ **Je souhaite recevoir __ exemplaire(s) du livre *Les Pilotes de Chasse Français 39/40***

**Nom :** _____ **Prénom :** _____

**Adresse :** _____

**Code postal :** _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

**Ci-joint, mon règlement de F.** _____

**Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)**

**Carte : Visa – MasterCard n°** _____ **Date d'expiration :** _____

**Fait à** _____ **le** _____ **Signature**

# 39/45 MAGAZINE

## TOUS LES MOIS EN KIOSQUE, L'ACTUALITÉ DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

- **Grands dossiers**
- **Témoignages de vétérans**
- **Rubriques régulières :**

reportages, uniformologie, biographies, fortifications, blindés, armements, tactiques, bibliothèque...

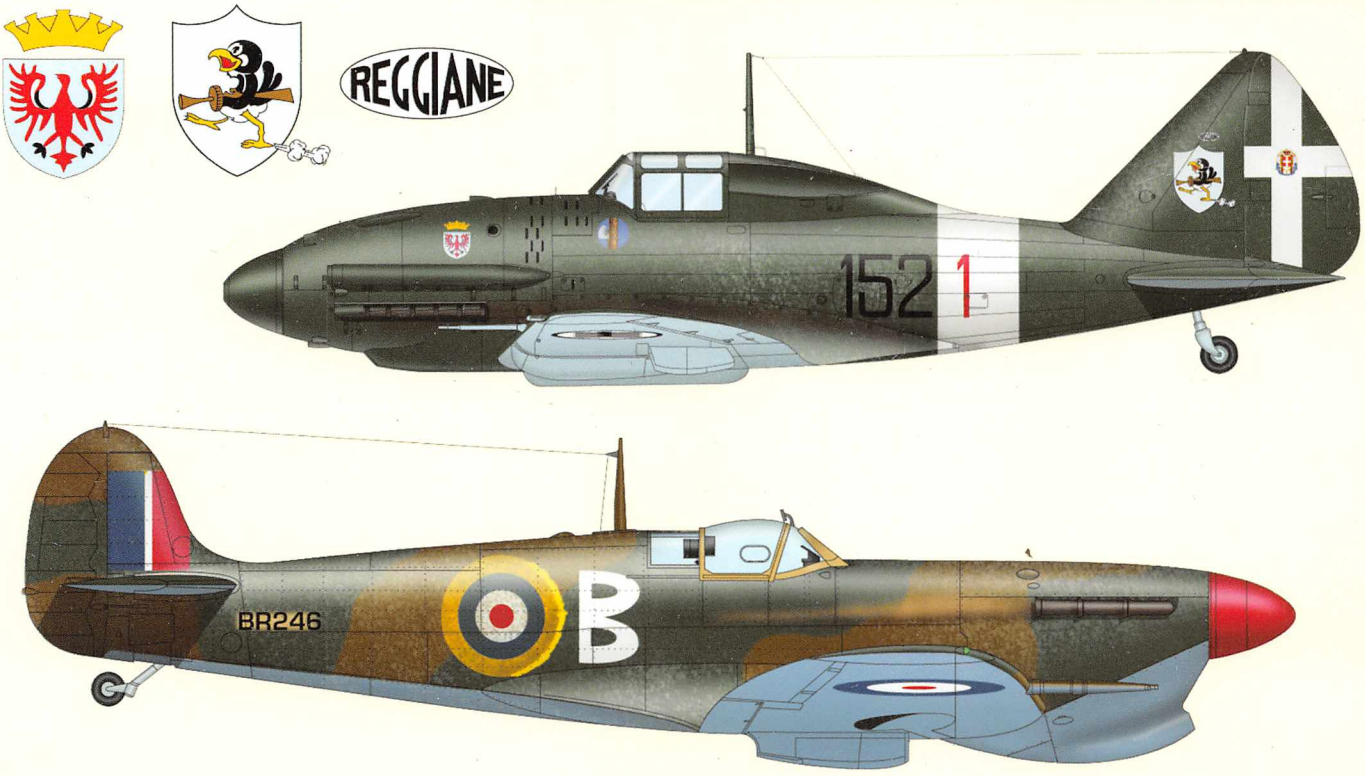
- **Photos d'archives militaires et privées**

**Catalogue et exemplaire gratuits sur simple demande de votre part**

**Editions Heimdal** : Château de Damigny
BP 320 - F-14403 BAYEUX Cedex - Tél : 02 31 51 68 68 - Fax : 02 31 51 68 60

39/45 MAGAZINE

# Le Falco maltais




*En haut* : le Reggiane Re. 2001 du *Tenente* Remo Camozzi, qui se posera à Zonqor Point, sur l'île de Malte, le 18 mai 1942.

*Ci-dessus* : un Spitfire Mk. V (BR246) du N° 249 *Squadron*, basé à Takali (Malte) en mai 1942. Livré avec un camouflage de type désertique, jugé peu adéquat par ses utilisateurs insulaires, il a été repeint sur place. C'est ce qui explique que les montants de la verrière et l'emplacement du numéro de série ont conservé leur teinte d'origine. On notera la forme curieuse de la lettre de fuselage. La couleur de la casserole est donnée sous toute réserve.

Le 18 mai 1942, quatre Spitfire du N° 249 *Squadron* interceptent seize Macchi et huit Reggiane Re. 2001 de la 152ª *Squadriglia* (2° *Gruppo*) au large de Malte. Deux Re. 2001 sont abattus, dont l'un, victime du *Sergeant* Johnny Gilbert, fait un atterrissage forcé sur l'île. Le pilote, le *Tenente* Remo Cazzoli, raconte son odyssée :

« *Ce jour-là, huit Re. 2001 sont partis de Caltagirone par sections de deux pour un raid sur Malte, en appui de MTB de la Regia Marina. Je commandais la section et* [...] *par ce beau matin si ensoleillé, un combat tournoyant a opposé un grand nombre de Spitfire à une poignée de Re. 2001* [...]. *Les minutes passaient lentement, comme les années quand on est jeune. Tout à coup, j'ai entendu un bruit terrible, comme le tonnerre, et mon moteur s'est arrêté. C'était le tir d'un canon de 20 mm. Un instant de panique a suivi cette constatation : je venais d'être descendu. J'ai compris tout de suite le tragique de ma situation, d'autant que mon visage s'est couvert de sang (je porte encore aujourd'hui les traces de cette blessure). Instinctivement, j'ai cherché à ouvrir la verrière, mais elle était coincée. Un obus avait touché le blindage du siège et encastré la verrière dans le pare-brise. J'ai pensé que c'était la fin. J'étais dans un avion sans moteur, un radiateur arraché, un aileron déchiré et la terre de Malte se rapprochait inexorablement de moi ! J'ai essayé de reprendre le dessus. Je ne savais pas dans quel état était mon zinc, mais il semblait avoir une vie à lui : il n'allait pas me tuer ! J'ai aperçu un rocher affleurant de l'eau, il y eut un bruit terrifiant et j'ai perdu connaissance* ».

Fait prisonnier, Cazzoli est conduit à l'hôpital, où, souffrant de contusions et de fractures multiples, il est plâtré, comme une momie, de la tête aux pieds. Il est ensuite transféré en Écosse. Malgré son handicap, en septembre 1942, il tente de s'évader en compagnie d'un aviateur allemand et d'un sous-marinier italien. Après plusieurs nuits de marche, les trois hommes arrivent à Glasgow, hirsutes, exténués et affamés et comprennent brusquement l'inanité de leur entreprise. Alors, Cazzoli interpelle un policier. « *Je suis un pilote italien évadé; je veux me rendre* », lui dit-il dans un excellent anglais. Agacé par ce pouilleux au visage poupin, le policier lui repond : « *Rentre chez toi, mon garçon !* ». Cazzoli insiste, mais ne fait qu'irriter un peu plus le représentant de la loi. Il faut de longues minutes de palabres, auxquelles se joignent les deux autres évadés, pour que le policier daigne finalement prendre leur cas en considération...

Son état physique se dégradant, devenu quasiment paraplégique, Cazzoli est échangé contre un prisonnier anglais par la Croix Rouge. Il revient en Italie en avril 1943, où il se remettra lentement mais sûrement de ses blessures.